

MEMORIA

DEL

MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS

1908

REPÚBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY

MEMORIA

DEL

MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS

PRESENTADA Á LA

Honorable Asamblea General

CORRESPONDIENTE AL AÑO 1908



MONTEVIDEO
TALLERES GRÁFICOS A. BARREIRO Y RAMOS
Calle Bartolomé Mitre, Núm. 61
1909

Honorables Senadores y Representantes:

En cumplimiento de lo que prescribe el artículo 88 de la Constitución de la República, vengo á presentar á la Honorable Asamblea General la Memoria de los trabajos emprendidos y realizados durante los años 1907 y 1908, por el Ministerio de Obras Públicas, que creó la Ley de 12 de Marzo de 1907 y cuyas tareas me ha cabido el honor de inaugurar.

Una parte de los trabajos que comprende esta Memoria — Enero á Marzo de 1907 — corresponde á la administración anterior presidida por el ilustre ciudadano don José Batlle y Ordóñez y fueron iniciados ó realizados por el ex Ministerio de Fomento. La inclusión de esos trabajos responde no sólo á que esa división accidental del primer año de gobierno, no divide, en realidad, la acción administrativa que es de carácter permanente y sujeta á antecedentes obligados, sino también al propósito de mantener la unidad necesaria en la relación de los diversos asuntos, referir su origen y los antecedentes que los justifican ó motivan.

Al iniciar la tarea ministerial, he debido dedicar preferentemente la mayor suma de atención al desenvolvimiento del plan de Vialidad y Obras Públicas, para el que fijó una suma importante de recursos la Ley de 13 de Octubre de 1905, desarró-

llándolo activamente en la parte que estaba en ejecución y ampliándolo y complementándolo con las nuevas obras estudiadas é iniciadas posteriormente dentro de los términos y el alcance determinados por la citada ley.

Esas tareas imperiosas y absorbentes, unidas á la dedicación especial que reclamaban otros asuntos no menos importantes y delicados, entre ellos el de la construcción del Puerto de Montevideo, absorbieron, casi por completo, toda mi actividad, durante el período de tiempo que comprende esta Memoria, permitiéndome, sin embargo, emprender dos obras de grandes proyecciones y de trascendental importancia, cuyos preliminares quedaron iniciados.

Me refiero, en primer término, al saneamiento de los principales centros de población del país, preconizado como una necesidad suprema por el señor Presidente de la República, doctor don Claudio Williman en su programa de gobierno y que aspira á realizar, en parte al menos, durante el ejercicio de su mandato, y en segundo término, al Catastro Nacional.

Para llevar á cabo la primera de dichas obras, se estableció una sección técnica de estudios preliminares, iniciándose los trabajos en las ciudades de Mercedes, San José, Minas y Salto, hallándose terminados los de las dos primeras y en vías de terminación los de las otras dos.

Pero como el sistema no respondía á las impaciencias legítimas del Poder Ejecutivo, se modificó posteriormente, resolviéndose sacar á licitación los trabajos de preparación de proyectos, simultáneamente, para todas las Capitales de los Departamentos de Campaña.

La segunda de las obras enunciadas, la que se refiere al Catastro, está en ejecución de acuerdo con los programas aprobados para los trabajos preliminares del mismo.

La situación de los recursos afectados á Vialidad, Obras Públicas y Saneamiento por la Ley de 13 de Octubre de 1905 y por las de fechas 21 de Febrero de 1907 y 22 de Diciembre de 1908 que determinaron la aplicación de diversos Superávits, es la siguiente:

Ley 13 de Octubre de 1905, valor nominal	$	2:900.000 00
Artículo 13. Ley 21 de Febrero de 1907. — Superávit 1905-1906, efectivo	"	453.110 23
Ley 22 de Diciembre de 1908. — Superávit 1907-1908, efectivo	"	500.000 00
Pagado por construcción de carreteras, puentes, puertos, canalizaciones, navegación interior, arreglos de caminos, diversas obras, etc., etc., hasta el 31 de Diciembre de 1908, en efectivo, con los recursos de la Ley de 13 de Octubre de 1905	"	1:824.812 55
Idem por los mismos conceptos y con los recursos del Superávit 1905-1906	"	384.752 16

Resulta de las cifras expuestas que queda un remanente aproximado á $ 900.000 valor nominal procedente de la Ley de 13 de Octubre de 1905; $ 68.358,07 del Superávit 1905-1906 é íntegros los

$ 500.000 del Superávit 1907-1908 para hacer frente á los compromisos contraídos por el Gobierno por concepto de Vialidad y Obras Públicas y para los nuevos trabajos que se emprendan.

Como acto de estricta justicia, debo dejar consignado aquí que, en el desarrollo de los asuntos tramitados, el Departamento á mi cargo, ha recibido siempre el ámplio y patriótico concurso de sus dependencias, así como el de la Comisión Financiera de las Obras del Puerto, cuya actuación es digna de especial mención.

Los anexos que constituyen esta Memoria clasificados por materias, ilustrarán á la Honorable Asamblea General acerca de los trabajos emprendidos y relizados.

Dejando así cumplido el precepto constitucional invocado, saluda á los señores Senadores y Representantes con su más distinguida consideración.

JUAN P. LAMOLLE.

Montevideo, 10 de Julio de 1909.

ANEXO A

PUERTO DE MONTEVIDEO

I. **Informe anual de la Oficina Técnico Administrativa.**
II. **Alumbrado y balizamiento del Puerto.**
III. **Construcción de galpones y demolición de muelles.**
IV. **Recepción de Obras.**
V. **Asuntos diversos.**
VI. **Saneamiento.**
VII. **Servicio particular de las Obras de Saneamiento.**
VIII. **Comisión Financiera.**

I

INFORME ANUAL DE LA OFICINA TÉCNICO ADMINISTRATIVA

Trabajos de construcción del Puerto de Montevideo, efectuados durante el año 1908 por la Empresa General del Puerto

---

Obras fijas. — Durante el año 1908 las obras del Puerto siguieron una marcha normal.

Se terminó el trozo de 240 metros que faltaba para completar el largo de la escollera Este.

También fué terminada la escollera Oeste en una extensión de 1.000 metros con su correspondiente revestimiento de bloques artificiales, parapeto y morro en su extremidad Sur, habiéndose procedido á su recepción provisoria de acuerdo con el contrato.

La construcción de los muros de muelle ha recibido un gran impulso. Como ya se habían ejecutado los trabajos previos de fundación, la mayor labor realizada este año ha sido hecha fuera del agua, de manera que ahora quedan dibujadas las líneas generales de los muelles.

Se ha efectuado la recepción provisoria y se ha librado al servicio público el muelle de madera en la prolongación de la calle Maciel, y una extensión de 320 metros de muro de rambla con su terraplén y adoquinado correspondiente. En esta zona se efectúa el atraque de los vapores del río desde principios del año 1908.

El muro del muelle B y el de rambla de la Dársena II, están terminados en una extensión de 1.194 metros, y actual-



Escollera Este. — Vista general.

mente se concluye el terraplén detrás de dicho muro en la extensión indicada para ponerlo en comunicación con la línea



Escollera Oeste. — Vista general.

de la costa, habiéndose librado al servicio público la zona situada entre las calles Juncal y Ciudadela.

La construcción del muro de rambla de la Dársena I está bastante adelantada en una extensión de 348 metros. En los 144 metros restantes aun falta construir la fundación por medio de la campana de aire comprimido, lo que se está ejecutando.

Actualmente se activa la construcción del muro en el ángulo formado por el muelle A y el de ribera, de manera que para Marzo próximo habrá 150 metros más de muro habilitado que completará la zona librada al público hasta la calle Solís.

Para sustituir los muelles existentes que se inutilizan por el avance de las obras portuarias, se destinó al tráfico aduanero el muelle Maciel, con una rambla de 30 metros de ancho,



Escollera Oeste. — Morro y parapeto terminados.

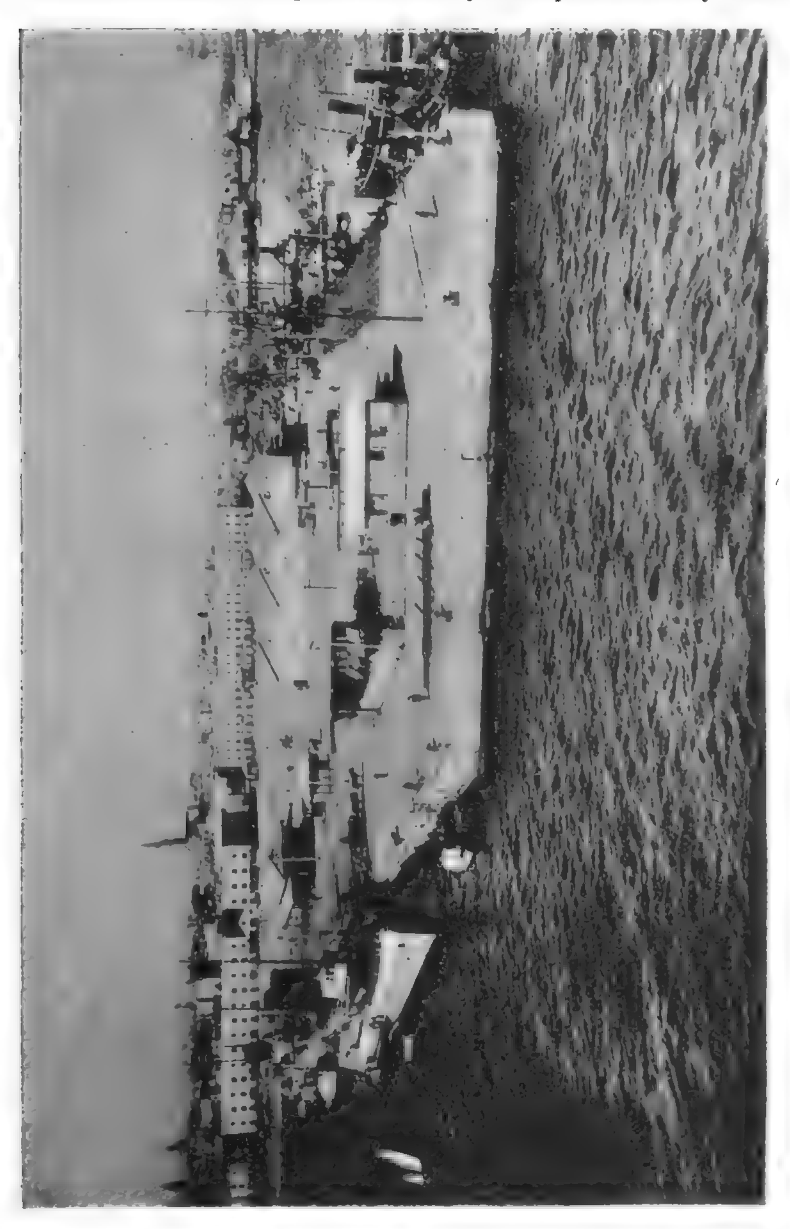
cercada con tejido de alambre, en la que se colocaron guinches, vías, balanzas, casillas y una vía de unión con los antiguos depósitos de la Aduana hasta la calle Misiones, todo lo cual presta actualmente servicio.

En el muelle A se acaba de terminar un galpón provisorio de hierro galvanizado, unido por medio de vías con los patios de la Aduana.

La zona del terraplén de la Aguada situada entre las calles Francisco Tajes y Pacheco y Obes con los muelles números 11, 12 y 13 y dos galpones, se utiliza para el desembarque de materiales de construcción.

Las instalaciones existentes se han ampliado con la construcción de nuevas vías para el transporte y depósito de vigas

de hierro y madera dura. Entre las calles Lima y Venezuela se han recibido el dique de ribera y terraplén anexo y esta



Muelle A. — Vista general.

zona se destinará al embarque de frutos del país. Para el efecto se han construído un gran galpón de hierro galvanizado y tres muelles. El Ferrocarril Central tendrá acceso á uno de estos.

Actualmente se continúa el terraplén y el dique de ribera frente á la Estación del Ferrocarril Central.



Muelle A.—Avance del terraplén en el emplazamiento de los antiguos muelles de madera.

Dragado. — *Canal de entrada.* — Se ha terminado el dragado definitivo del canal de entrada al Puerto á la cota de — 7.50, en una extensión de 2.230 metros, habiéndose encontrado á esta distancia la profundidad natural correspondiente. Se ha efectuado la recepción provisoria del resto del dra-

gado de este canal, desde los 1.630 metros ya recibidos hasta los 2.230 metros á contar de la línea de los morros de las escolleras.

El total previsto por el contrato para el dragado del canal de entrada es de 1:193.737 m^3. Se ha dragado ya la cantidad de 1.059.273 m^3 habiendo quedado un excedente de 134.464.72 m^3. El dragado en el canal de entrada ha sido de 67.867 m^3 durante el año de 1908.

Antepuerto. — Se ha proseguido el dragado del antepuerto á una profundidad definitiva de — 7.50 por zonas de 100 metros de ancho. Ese dragado se ha efectuado con regularidad, siendo el promedio mensual del cubo extraído de 70.000 metros aproximadamente.



Muelle B. — Costado Este.

El cubo total previsto por el contrato para el dragado del antepuerto es de 3.829.472 metros cúbicos. Actualmente se han dragado 4.397.923 metros cúbicos, habiéndose excedido de lo previsto en la cantidad de 568.451 m^3. El dragado del antepuerto durante el año 1908 ha sido de 712.996 metros cúbicos.

Puerto comercial. — En el mes de Setiembre se terminó el dragado definitivo de la Dársena II á la cota de — 7.50 calculándose por medio de perfiles el cubo de limo extraído por las dragas. Esos perfiles dieron por resultado un volumen de 398.030 metros cúbicos para la Dársena II. Resumiendo el dragado total del puerto comercial, podemos hacer tres divisiones:

1. — Cubo dragado, según ganguiles, hasta el 24 de Abril de 1907.......................	1.514.930
2. — Cubo dragado Dársena I, según perfiles, desde el 24 de Mayo de 1907, hasta el 5 de Diciembre del mismo año................	395.835
3. — Cubo dragado Dársena II, según perfiles, desde el 2 de Diciembre de 1907, hasta el 14 de Setiembre de 1908..............	398.030
Total dragado..........	2.308.795

El total previsto por el contrato es de 2.425.270 m^3 55 quedando todavía disponible un excedente de 116.475 m^3 55. Estos dragados medidos por perfiles han sido recibidos provisoriamente por el Gobierno.

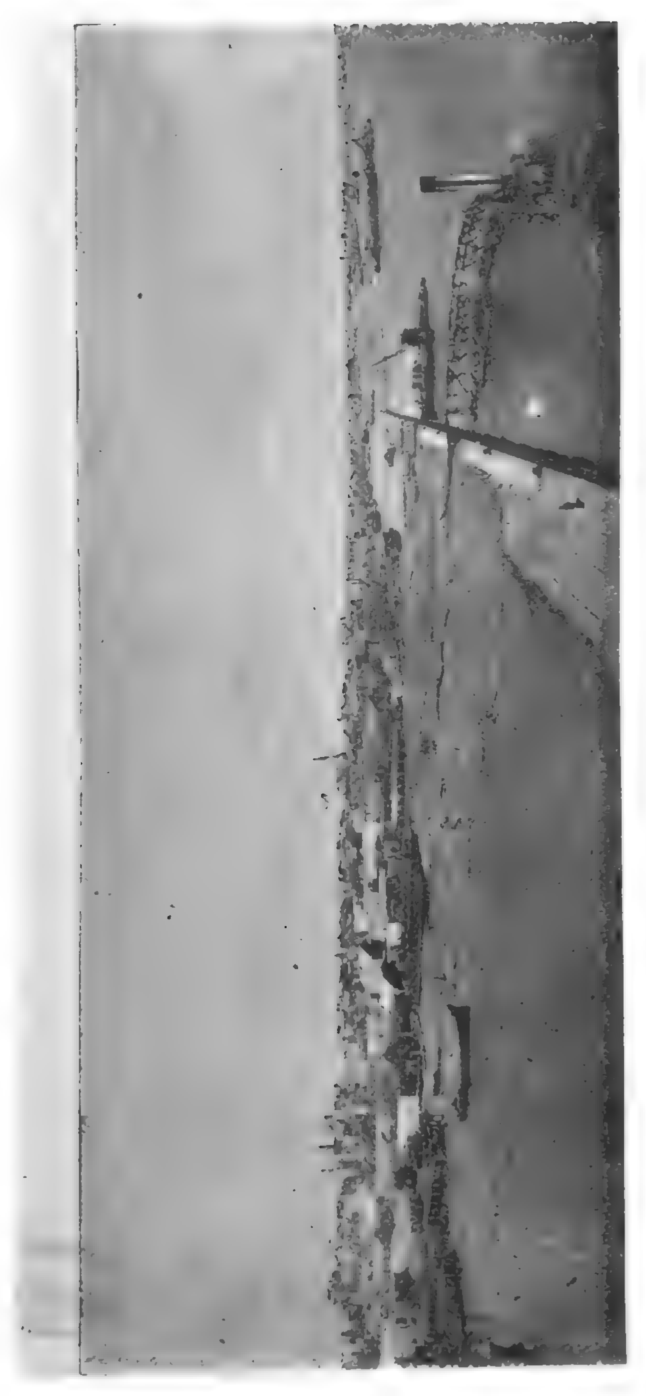
Fundaciones. — Muy poco se ha dragado para fundaciones, pero se explica, pues están ya concluídas ó casi por concluir la mayoría de las obras fijas.

En los meses de Febrero y Marzo se dragó la fundación del dique de ribera y en el mes de Enero se hizo con una draga la limpieza de la intersección del muelle de ribera y muelle A, en el sitio donde se están construyendo las pilas por medio del aire comprimido.

El total dragado en fundaciones durante el año 1908 ha sido de 44.438 metros cúbicos.

Otros dragados. — En el mes de Enero de 1908 se terminó el dragado del canal de acceso á la fundación del dique de ribera y terraplén. Ese dragado se hizo hasta la profundidad de — 3.00 y el canal tiene un ancho aproximado de 50 metros.

Debido á la construcción de los muelles y de los terraplenes, el espacio destinado á las operaciones de carga y de descarga en el Puerto ha quedado muy reducido, en vista de lo cual el Gobierno ha utilizado el Mercado de Frutos para depósito de mercaderías y el muelle frente á ese mercado para las operaciones de carga y descarga. Fué necesario entonces proyectar el dragado de un canal desde la parte ya dragada de la Dársena II, hasta el muelle del Mercado de Frutos. Ese canal según decreto de fecha 6 de Febrero de 1908 se denominó " Canal B-D " y se profundizó hasta 6 metros bajo la cota $\pm$ 0, habiéndose extraído la cantidad de 155.511 metros cúbicos de limo. También se dragó un canal de acceso



Muro de rambla de la Dársena II. —Avance del terraplenamiento.

hasta los nuevos muelles de la calle Pacheco y Obes, fuera del Puerto. Ese canal tiene un ancho de 40 metros y se pro-



Muro de rambla de la Dársena I.—Avance de los trabajos por aire comprimido.

fundizó hasta la cota de — 3.00. La obra fué autorizada por decreto del Gobierno de fecha 8 de Octubre de 1908 y el total dragado asciende á 103.670 metros cúbicos.

También autorizado por el Gobierno, se efectuó frente á la Usina de la Luz Eléctrica de Montevideo, el dragado de una



REGULARIZACIÓN DEL FONDO ROCOSO PARA EL ASIENTO DE LOS ZÓCALOS DE LOS PILARES.
Vista del interior de la campana de aire comprimido.

pequeña zona, cuyo cubo alcanzó á la cantidad de 1.950 metros, y su importe fué abonado por la Administración de dicha Usina.

Resúmen. — El dragado en el canal de entrada, antepuerto y puerto durante el año 1908 ha sido de 1:143.234 metros cúbicos y el dragado total, efectuado en dichos lugares desde el comienzo de los trabajos hasta el fin del referido año, fué de 7.765.991 metros cúbicos.



Muro de rambla de la Dársena I. — Construcción de pilares.

DRAGADO POR OBRAS EXPRESADO EN METROS CÚBICOS DESDE SU COMIENZO (17 DE NOVIEMBRE DE 1902) HASTA EL 31 DE DICIEMBRE DE 1908.

LUGAR		CUBO DRAGADO
Canal de entrada	M³	1.059.273
Antepuerto	"	4.397.923
Puerto comercial	"	2.308.795
Escollera Este	"	207.469
Escollera Oeste	"	457.896
Dique de cintura	"	340.602
Espigón B	"	52.747
Muelle A	"	344.400
Muelle A (á — 18)	"	9.617
Muelle de ribera entre los muelles A y B	"	180.248
Muelle B	"	765.113
Muelle B (á — 18)	"	6.858
Muelle de ribera al Este del muelle B	"	171.270
Fundaciones del terraplén entre los muelles A y B	"	125.364
Fundaciones del terraplén al Este del muelle B	"	73.354
Dique de ribera	"	66.291
Fundaciones del terraplén detrás del dique de ribera	"	7.732
Canal B-D	"	155.511
Antepuerto (artículo 117)	"	8.678
Usina Luz Eléctrica	"	1.950
Canal de acceso á los nuevos muelles de la calle Pacheco y Obes	"	103.670
Frente á los muelles del Ferrocarril Central del Uruguay	"	20.815
Canal de acceso á la fundación del dique de ribera	"	37.281
Total dragado	M³	10.902.857

DRAGADO por obras, expresado en metros cúbicos, efectuado en el año 1908.

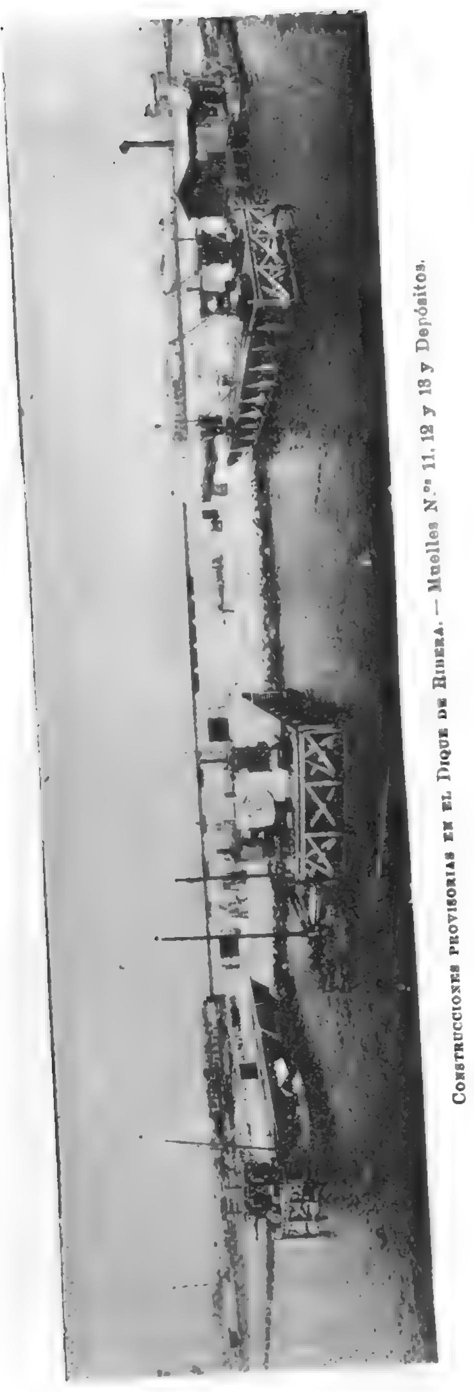
Meses	Puerto comercial	Antepuerto	Canal de entrada	Canal B. D.	Canal de acceso á los muelles de la calle Pacheco y Obes	Antepuerto (art. 117)	Frente á los muelles del F. C. C. del U.	Muelle de ribera entre los muelles A. y B.	Dique de ribera	Terraplén entre los muelles A. y B.	Canal de acceso á la fundación del dique de ribera	Usina de la Luz Eléctrica	Total
Enero	28.425	—	63.179	—	—	—	—	336	—	—	25.324	—	117.264
Febrero	3.342	50.770	4.688	5.491	—	8.678	—	—	24.027	11.171	—	—	108.167
Marzo	37.950	69.054	—	55.704	—	—	—	—	8.332	—	—	—	171.040
Abril.................	18.059	35.317	—	19.251	—	—		—	—	—	—	—	72.627
Mayo..................	46.795	63.799	—	20.474	—	—	—	—	—	—	—	—	131.068
Junio	47.758	69.640	—	30.664	—	—	—	—	—	—	—	—	148.062
Julio	46.272	70.214	—	23.927	—	—	—	—	—	—	—	—	140.413
Agosto	53.075	69.630	—	—	—	—	—	572	—	—	—	—	123.277
Setiembre	80.695	67.444	—	—	—	—	—	—	—		—	1.950	150.089
Octubre..............	—	75.377	—	—	42.882	—	—	—	—	—	—	—	118.259
Noviembre...........	—	72.014	—	—	42.972	—	—	—	—	—	—	—	114.986
Diciembre	—	69.737	—	—	17.816	—	20.815	—	—	—	—	—	108.368
	362.371	712.996	67.867	155.511	103.670	8.678	20.815	908	32.359	11.171	25.324	1.950	1.508.620

Material de dragado. — El 30 de Marzo de 1908, la draga Uruguay I varó en la playa Sayago frente al Frigorífico Uru-

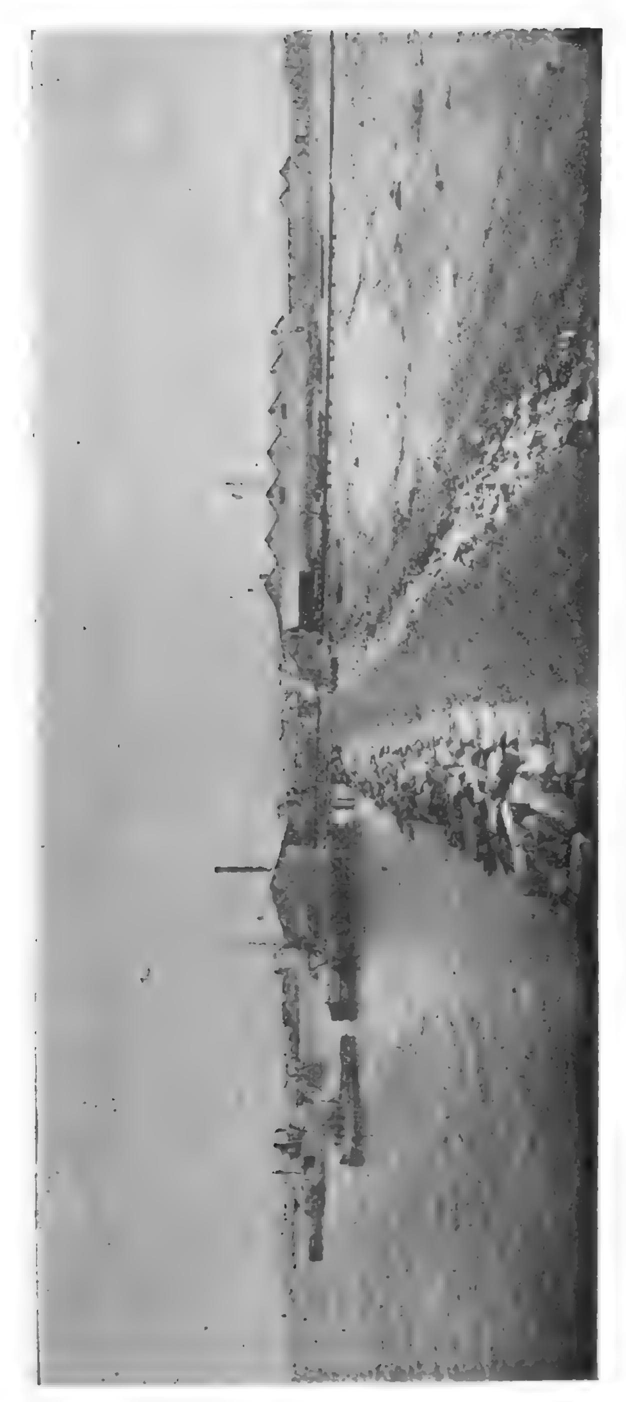


Muro de rambla de la Dársena I.

guayo, sufriendo serias averías que han requerido reparaciones de importancia. El Gobierno nombró una comisión especial para vigilar é inspeccionar las reparaciones que se hacían.



Construcciones provisorias en el Dique de Ribera. — Muelles N.os 11, 12 y 13 y Depósitos.



Construcción del Dique de Ribera y avance del terraplén.

Las demás embarcaciones fueron examinadas á cada salida á dique por una Comisión nombrada por el Gobierno y compuesta por los señores Ingenieros Benavídes, Penco y Calcagno.

Transporte de arena. — Las dragas Uruguay I y Uruguay V durante el año de 1908 y el Ganguil II, sólo en el mes de Diciembre, han estado ocupados en el transporte de arena para fundaciones, pagando la Empresa al Estado un alquiler de veinte centésimos de franco por metro cúbico transportado.

El total de metros cúbicos transportados durante el año 1908 ha sido de 423.927 m³ cuyo importe alcanza á $ 15.812.38 y el total de metros cúbicos transportados hasta la fecha asciende á la suma de 1.749.155 metros cúbicos cuyo importe es de $ 65.243.48.



Avance del terraplenamiento y dique de ribera frente á la estación Central.

OBRAS DE SANEAMIENTO EJECUTADAS POR LA "CONSTRUCTORA URUGUAYA" DURANTE EL AÑO 1908

Al terminar el año 1907 las obras de saneamiento contratadas con la Empresa Scala se hallaban terminadas y recibidas definitivamente por el Gobierno.

En el plano adjunto y señaladas con tinta negra aparecen indicadas las obras concluídas.

Colector principal. — El colector principal tal como ha sido construído, es decir, con las modificaciones introducidas por

el Ingeniero Hecker en el trazado primitivo, tiene su origen en la calle República esquina Cuñapirú, sigue por ésta en dirección Noroeste hasta la de Corrientes, dobla allí en dirección Oeste, y recorriendo la avenida General Rondeau y calle Ibicuy de Norte á Sur va á desembocar en la costa del río de la Plata sobre la prolongación de la calle Paraguay. Su longitud total es de 4.571 m. 67 de los que 1.362 m. 20 se han construído en túnel y en la roca. La bóveda natural de este túnel en una extensión de 1.044 m. 37 no tuvo necesidad de ser consolidada por atravesar una roca muy compacta, mientras que en los restantes m. 317.83 se tuvo que construir un revestimiento de hormigón por así exigirlo la poca consistencia de la roca.

En este colector tiene su origen del lado Este un afluente que recorre la calle Miguelete hasta Ejido, naciendo en ese paraje el de Médanos y Nueva York que desemboca en el de la avenida General Rondeau. Al construir el colector de la calle Miguelete y á la altura de Yi hubo necesidad de cambiar el tipo proyectado por otro de bovedillas con tirantes; la poca altura del terreno no permitía construir colectores con bóvedas.

Del lado Oeste arranca el colector que por Orillas del Plata va hasta Florida, no habiendo podido construirse en la bocacalle de Andes el caño de 0 m. 50 en una longitud de 40 metros por no permitirlo el nivel bajo del terreno.

El otro colector afluente, es el de la calle Miguelete, construído hasta Daymán y que debía prolongarse por el Norte, según el proyecto, hasta la calle Panamá, una vez que se terminasen los terraplenes del Puerto.

En el proyecto del año 1902 no se establecía obra alguna en los terrenos situados al Oeste de la avenida General Rondeau comprendidos entre las calles Miguelete, Corrientes y Río Negro. La Oficina Técnico-Administrativa del Puerto ha proyectado y se construye actualmente un colector en la Avenida de La Paz dividido en tres trozos — á fin de no cortar los vertederos — que desaguarán en el colector de la avenida General Rondeau. En las calles transversales se colocarán caños de 0.50 de diámetro con pendiente hacia la avenida de La Paz, pudiendo cuando sea necesario prolongarlos hasta el dique de ribera, resolviendo económicamente, de esta manera, el saneamiento de los terrenos ganados á la Bahía.

Colector secundario. — El colector secundario nace donde termina el colector afluente en la calle Orillas del Plata, sigue un trazado sensiblemente rectilíneo hasta la calle Rampla donde dobla para contornear la punta Sarandí por la calle Juan L. Cuestas y va á desembocar en el estuario sobre la prolongación de la calle Guaraní. Su longitud es de 2198.48 metros pero hasta ahora se han construído sólo 1473.48 metros por no estar terminados los terraplenes del Puerto.

Vertederos — Se hallan terminados los vertederos de la calle Corrientes en el colector principal y los de las calles Piedras y Maciel en el secundario. Actualmente se trabaja en la prolongación del vertedero de la calle Nueva York y tan pronto como lo resuelva el Gobierno, se comenzarán los de las calles Ciudadela y Colón, quedando los de las calles Colombia, Arapey, Juncal, Bartolomé Mitre, Juan Carlos Gómez, Ituzaingó, Treinta y Tres, Misiones, Zabala y Solís, que se concluirán cuando se terminen los terraplenes del Puerto.

Bocas de registro. — En toda la extensión de las obras se han construído bocas de registro á una distancia media de 80 metros entre una y otra, como también en todos los puntos singulares, tales como cambios de tipo, cámaras de vertedero, depósitos de limpia, etc. En la parte de colector construído en túnel las bocas de registro han sido sustituídas por dos pozos verticales de 24 y 28 metros respectivamente de profundidad, cerrados en la parte superior por una bóveda esférica con su correspondiente boca de entrada. Llevan en su interior escalones de hierro empotrados al muro con descansos á 8 metros de distancia unos de otros.

Bocas de tormenta — Las bocas de tormenta construídas son de dos clases: unas debajo de las aceras con placa de fundición para su cierre al nivel de las mismas, y otras en el eje de las calles, semejantes á las anteriores, en las cuales se han reemplazado las tapas por rejillas de hierro.

Depósitos de limpia. — Estos depósitos subterráneos tienen una capacidad de 10.000 litros y se hallan provistos de un sifón á desagüe automático que puede verter de 80 á 90 litros por segundo.

Se han construído dos, uno en el origen del colector principal y otro en un punto intermediario entre las calles General Freire y César Díaz.

Quedan por construír otros tres que se harán una vez terminadas las obras.

USINA DEL GAS PINTSCH

La Usina del Gas Pintsch que se ha construído á la extremidad Oeste de la calle Sarandí en un terreno contiguo al arranque de la escollera Este, tiene sus edificios terminados y se ha empezado el montaje de máquinas y aparatos. En los primeros meses del año próximo dicha Usina podrá funcionar y por consiguiente se podrá inaugurar en la indicada época el balizamiento luminoso del canal de entrada y la iluminación de las demás señales marítimas del Puerto.

DESROCADORA " LOBNITZ "

En vista de la inevitable demora que causa á la terminación del muro de la rambla de la Dársena número 1, la construcción por aire comprimido de los zócalos sobre piedra, el Gobierno ha resuelto adquirir en Inglaterra, de la fábrica " Lobnitz ", una desrocadora con la cual se podrá romper, y por lo tanto, emparejar el fondo inclinado de piedra sobre el cual se debe aún levantar varias pilas de dicho muro de rambla, pudiéndose después utilizar el referido aparato para profundizar el antepuerto en la parte rocosa de su fondo.

El casco desarmado de la desrocadora con toda la maquinaria completa ha llegado á este puerto por el vapor " Lord Cromer " el 7 de Setiembre del corriente año, y actualmente se está concluyendo de armarlo en el varadero Lussich; tan luego esté concluído el casco se atracará al muelle B para proceder allí á la colocación del maquinario. En el primer semestre del año próximo la desrocadora " Lobnitz " estará en condición de prestar los servicios para los cuales ha sido adquirida.

NTEVI

gado el 31 de Dici

AL

Adqu

Er

la

al

II

ALUMBRADO Y BALIZAMIENTO DEL PUERTO

Adquisición de una lancha para transporte del gas Pintsch

Montevideo, Diciembre 18 de 1907.

Excmo. señor Ministro de Obras Públicas, Ingeniero don Juan P. Lamolle.

Tengo el honor de elevar á la consideración de V. E. la propuesta presentada por la casa Barth y C.ª en nombre de la fábrica Pintsch, para la provisión de una lancha destinada al transporte del gas que se utilizará en la iluminación del Puerto.

Propongo modificar dicha propuesta, que en general considero aceptable, de modo que se establezca, que el recibo de las piezas se hará en el astillero respectivo en Alemania por una persona técnica que será designada por el Cónsul Oriental en Hamburgo, y también que se fijará con exactitud el plazo de entrega al firmarse el contrato.

Al comunicarse la resolución en este asunto, al señor Cónsul mencionado, podrá indicársele que la inspección del barco deberá efectuarse, si es posible, por el Bureau Veritas.

Saludo á V. E. muy atentamente,

J. Storm.

Ministerio de Obras Públicas.

Montevideo, Enero 2 de 1908.

Vista la propuesta de los señores Eugenio Barth y C.ª, en representación de la Fábrica J. Pintsch, de Berlín, para la provisión de una lancha destinada al transporte de gas para la iluminación del Puerto de Montevideo.

Considerando: que con fecha 28 de Junio próximo pasado se autorizó á la Oficina Técnico-Administrativa de las Obras del Puerto para contratar con la referida casa la adquisición de la lancha de que se trata.

Y atento á lo manifestado por dicha Oficina,

SE RESUELVE:

Aceptar la propuesta de los señores Barth y C.ª, en representación de la Fábrica J. Pintsch de Berlín, para la provisión de la expresada lancha por la suma de $ 2.780 (dos mil setecientos ochenta pesos).

Vuelva á la Oficina Técnica para que formalice con el proponente el contrato respectivo, en el que se fijará con exactitud el plazo para la entrega de la referida lancha, debiendo establecerse en el mismo contrato que el recibo de las piezas que constituyen dicha embarcación se hará en el astillero respectivo, en Alemania, por persona técnica que designará el Cónsul Oriental en Hamburgo.

Diríjase al citado señor Cónsul la comunicación correspondiente, indicándole la conveniencia de que la inspección de la lancha contratada se haga, si es posible, por el Bureau Veritas.

El costo de la lancha se imputará á la cuenta provisoria mandada abrir á la Contaduría para gastos extraordinarios del Puerto, que será legalizada oportunamente.

Comuníquese.

WILLIMAN.
JUAN P. LAMOLLE.

Hamburgo, Junio 26 de 1908.

Excmo. señor Ministro de Relaciones Exteriores, don Antonio Bachini.

Tengo el honor de acompañar á la presente, el informe del Bureau Veritas, relativo á la lancha destinada al transporte de gas para la iluminación del Puerto de Montevideo, cuyo trabajo fué confiado á la casa Eugenio Barth y C.ª.

El Bureau Veritas informa, como verá V. E., que dicha embarcación se halla construída de acuerdo con el contrato respectivo. En tal virtud, participé al representante en esta ciudad, de la referida casa Barth y C.ª, que podía proceder al embarque de las piezas de la lancha, tan luego lo estimara conveniente.

Adjunto á V. E. un recibo de honorarios del Bureau Veritas por la cantidad de marcos 92, pago por esta oficina, de los emolumentos correspondientes al mes de la fecha.

Aprovecho esta oportunidad para saludar á V. E. con mi consideración más distinguida.

Oriol S. Rodríguez,
Cónsul.

Ministerio de Relaciones Exteriores.

Montevideo, Julio 29 de 1908.

Pase al Ministerio de Obras Públicas para su conocimiento y demás efectos que corresponda y avísese recibo.

Bachini.

Ministerio de Obras Públicas.

Montevideo, Julio 29 de 1908.

Enterado, transcríbase á la Oficina Técnico-Administrativa de las Obras del Puerto para su conocimiento y agréguese á sus antecedentes.

LAMOLLE.

Montaje de la lancha destinada al transporte del gas Pintsch

Montevideo, Agosto 10 de 1908.

Señor Director de la Oficina Técnica del Puerto.

A continuación detallo el presupuesto para el montaje de una chata destinada al transporte de gas para las boyas luminosas, de las siguientes dimensiones: eslora, 15 m 25; manga, 4 m 80; puntal, 1 m 80; según plano que he tenido á la vista.

Los materiales componentes de esta chata serán entregados por la administración en el varadero donde deba armarse, así como los bulones, remaches, etc.

Será de mi cuenta la pintura minio para el repasado de los remaches, dándole una mano general después y como final una mano de pintura patente.

El precio por dicho montaje importa mil cuatrocientos sesenta y cinco pesos oro ($ 1465.00).

Saluda á usted atentamente.

Juan Gaggioni.

Oficina Técnico-Administrativa de las Obras del Puerto.

Montevideo, Agosto 27 de 1908.

Excmo. señor Ministro de Obras Públicas, ingeniero don Juan P. Lamolle.

De acuerdo con lo convenido verbalmente con V. E., en mérito de la urgencia del caso, el señor Gaggioni fué autorizado á comenzar, y así lo ha hecho, el montaje de la chata destinada al transporte de gas para las boyas del Puerto.

Adjunto remito la propuesta respectiva de dicho señor, rogando á V. E. se digne decretar su aceptación en el próximo acuerdo.

En cuanto al plazo para la terminación del trabajo, esta Oficina lo fijará de acuerdo con el contratista.

Saludo á V. E. con mi alta consideración.

J. Storm.

Ministerio de Obras Públicas.

Montevideo, Setiembre 3 de 1908.

Vista la propuesta presentada por don Juan Gaggioni para el montaje de la lancha adquirida por el Gobierno para el transporte de gas destinado á las boyas luminosas del Puerto de Montevideo, y atenta la urgencia de proceder sin más demora á armar dicha lancha, á fin de que pueda prestar, á la brevedad posible, los servicios á que se le destina,

SE RESUELVE:

Aprobar la propuesta presentada por el señor Gaggioni para el montaje, por la suma de mil cuatrocientos sesenta y cinco pesos ($ 1.465.—), de la mencionada lancha.

Vuelva á la Oficina Técnico-Administrativa, á sus efectos, previa reposición del sellado; comuníquese y publíquese.

WILLIMAN.
JUAN P. LAMOLLE.

Expropiación del terreno de don Francisco Casullo para la construcción de la Usina de gas Pintsch

Oficina Técnico-Administrativa del Puerto.

Montevideo, Junio 2 de 1908.

Excmo. señor Ministro de Obras Públicas, Ingeniero don Juan P. Lamolle.

El terreno situado en el arranque de la calle Sarandí, comprado por el Estado á la sucesión Etchepareborda para la edificación de la Usina del gas Pintsch, se creía que llegase en su costado Norte hasta la propiedad del señor Enrique Fynn, sin tener de esto la seguridad absoluta, pues, como V. E. sabe, el apoderado de la sucesión Etchepareborda nunca quiso asumir más responsabilidad fuera de la simple trasmisión del título de propiedad tal cual lo tenía, y ese título no era bien explícito.

En los días en que después de estar todo arreglado, demoraba la escrituración del terreno de dicha sucesión, en la espera de la salida de un buque que lo ocupaba, el señor Francisco Casullo, propietario de un edificio con frente á la calle Juan L. Cuestas y lindero con el terreno de la sucesión Duplessis, como figura en el plano que tengo el honor de adjuntar á la presente nota, hizo cercar con alambrado la prolongación hacia el río del terreno edificado, alegando ser de su propiedad. Esta Oficina no tenía personería para impedir dicha operación y el apoderado de la sucesión Etchepareborda se negó á intervenir en ese asunto.

Más tarde el Estado inició ante el Juzgado Nacional de Hacienda la mensura judicial del terreno comprado, confiado de que con ese procedimiento podría obtener la ocupación del terreno pretendido como suyo por Casullo; pero como dicha operación tarda en dar el resultado deseado por razones que si V. E. lo considera conveniente, podrá conocer de la Sección Topográfica del Departamento Nacional de Ingenieros, esta Oficina cree que para pronto disponer del terreno

necesario á la construcción de la Usina, el camino más seguro y más rápido será la expropiación del mencionado terreno de acuerdo con el artículo 18 de la ley de 7 de Noviembre de 1899, por el que se declaran expropiables, por causa de utilidad pública, todos los terrenos ó propiedades que sean necesarios para la construcción de las Obras del Puerto.

En virtud de lo expuesto me permito solicitar de V. E.:

1.° Que el Superior Gobierno á los efectos del artículo 455 del Código Civil declare urgente la expropiación del terreno ocupado por el señor Francisco Casullo, de una superficie de cuatrocientos cuarenta y cinco metros cuadrados, con la forma y dimensiones indicadas en el adjunto plano, lindando al Norte con Enrique Fynn, al Este con Francisco Casullo, al Sur con el Estado y al Oeste con el antepuerto.

2.° Que después de tirado el decreto con la declaración de urgencia de la expropiación solicitada, el señor Fiscal de Hacienda proceda á la gestión judicial para la inmediata toma de posesión del referido terreno, de acuerdo con el citado artículo 455 del Código Civil.

Saludo al señor Ministro con la más alta consideración.

J. Storm.

Ministerio de Obras Públicas.

Montevideo, Junio 6 de 1908.

Vista la nota de la Oficina Técnico-Administrativa de las Obras del Puerto relativa á la expropiación de un terreno ocupado por el señor Francisco Casullo, que es necesario para la construcción de la Usina del Gas Pintchs destinada al servicio del Puerto de Montevideo;

De conformidad á lo dispuesto por el artículo 18 de la ley de fecha 7 de Noviembre de 1899 que declara expropiables, por causa de utilidad pública, todos los terrenos ó propiedades que sean necesarios para la construcción de las obras del Puerto y en mérito de la declaración de la referida Oficina Técnica acerca de la necesidad de la expropiación de que se trata; visto el dictamen favorable del Fiscal de Gobierno de primer turno,

El Presidente de la República

DECRETA:

Artículo 1.° Declárase expropiable, por causa de utilidad pública, de acuerdo con lo dictaminado en el Título II del Libro II del Código Civil, el terreno ubicado en el antepuerto y ocupado por don Francisco Casullo, que se deslinda en el plano adjunto, de una superficie de 445 metros cuadrados y que linda por el Norte con don Enrique Fynn, por el Este con el mismo señor Casullo, por el Sur con terrenos del Estado y por el Oeste con el antepuerto.

Art. 2.° De acuerdo con el artículo 455 del Código Civil, declárase urgente la expropiación que se autoriza.

Art. 3.° Pase al señor Fiscal de Hacienda á sus efectos, comuníquese á quienes corresponda, insértese en el R. N. y publíquese.

WILLIMAN.
JUAN P. LAMOLLE.

Adquisición de tres boyas luminosas y una torre valiza para el valizamiento del canal de entrada al Puerto

---

Oficina Técnico-Administrativa de las Obras del Puerto.

Montevideo, Agosto 12 de 1908.

Exemo. señor Ministro de Obras Públicas, Ingeniero don Juan P. Lamolle.

La comunicación adjunta del señor Eugenio Barth y C.ª, indica el costo de las boyas y valizas que según mi informe de fecha 13 de Julio próximo pasado era necesario adquirir.

Los precios de los repuestos completos para el aparato luminoso de esas boyas y valizas, no figuran en la comunicación del señor Eugenio Barth; pero por datos diversos se puede apreciar más ó menos en $ 7.000 el costo total, en fábrica, de todo el material, consistente como ya lo sabe V. E. en 3 bo-

yas, 1 torre valiza, 2 juegos de repuestos completos de los aparatos luminosos de las boyas y dos juegos de repuesto de los aparatos de las valizas.

Ruego por lo expuesto á V. E. se digne autorizar á esta Oficina para encargar esos materiales á la casa E. Barth.

Saluda á V. E. con la mayor consideración.

J. Storm.

Ministerio de Obras Públicas.

Montevideo, Setiembre 3 de 1908.

En mérito de lo manifestado por la Oficina Técnico-Administrativa de las Obras del Puerto y siendo necesario el material que solicita para complemento del valizamiento del canal de entrada al puerto y del antepuerto,

SE RESUELVE:

Autorizar á la Oficina Técnico-Administrativa de las Obras del Puerto para contratar con la fábrica J. Pintsch de Berlín, por intermedio de los señores Engenio Barth y C.ª, la provisión de tres boyas luminosas de las condiciones indicadas; una torre valiza idéntica á la ya recibida, luz roja; dos juegos de repuesto para la linterna de las boyas y dos juegos de repuesto para las valizas.

La Oficina Técnica elevará en oportunidad la cuenta correspondiente al importe de esas adquisiciones, así como la de los gastos de transporte, seguro, etc., á fin de disponer su pago con cargo á los recursos fijados por la ley de fecha 15 de Enero próximo pasado, para gastos extraordinarios del Puerto de Montevideo.

Vuelva á la Oficina Técnico-Administrativa de las Obras del Puerto, á sus efectos, comuníquese y publíquese.

WILLIMAN.
JUAN P. LAMOLLE.

III

CONSTRUCCIÓN DE GALPONES Y DEMOLICIÓN DE MUELLES DE ADUANA

Construcción de habitaciones en el galpón de la Aguada

Oficina Técnico-Administrativa de las Obras del Puerto.

Montevideo, Enero 15 de 1908.

Excmo. señor Ministro de Obras Públicas, Ingeniero don Juan P. Lamolle.

Habiendo V. E. dispuesto que se contruyera de inmediato dos piezas en el galpón recientemente construído en los terraplenes de la playa de la Aguada, esta Oficina llamó á licitación para efectuar ese trabajo, siendo el resultado el que indica el acta adjunta, á saber:

Augusto Nouche, por $ 2.033; R. González, íd. íd. 1.750; José B. Canabal, íd. íd. 1.500; Luis G. Lasala, íd. íd. 1.590; Pedro Enrrich, íd. íd. 1.700.

Estudiadas las propuestas presentadas, vengo á manifestar que considero la más ventajosa y merecedora de ser aceptada la del señor José B. Canabal, adjuntando para la resolución de V. E. las propuestas relativas á esa construcción.

Saludo á V. E. muy atentamente.

J. Storm.

Ministerio de Obras Públicas.

Montevideo, Enero 23 de 1908.

Vistas las propuestas presentadas para la construcción de dos piezas destinadas á servicios aduaneros en el galpón de hierro galvanizado construído sobre el terraplén de la playa de la Aguada; — Resultando del estudio practicado por la Oficina Técnico-Administrativa de las Obras del Puerto, que la propuesta más ventajosa es la presentada por el señor José B. Canabal.

SE RESUELVE:

Aceptar la propuesta referida, cuyo importe queda fijado en $ 1.500, que se imputarán á la ley fecha 15 del corriente, relativa á gastos extraordinarios del puerto.

Vuelva á la Oficina Técnico-Administrativa á sus efectos y comuníquese.

WILLIMAN.
JUAN P. LAMOLLE.

Construcción de un galpón para depósito provisorio de Aduana en el muelle A

Oficina Técnico-Administrativa de las Obras del Puerto.

Montevideo, Mayo 12 de 1908.

Excmo. señor Ministro de Obras Públicas, Ingeniero don Juan P. Lamolle.

Tengo el honor de elevar á V. E. á los efectos de la resolución que corresponda, las propuestas presentadas para la construcción de un galpón de hierro galvanizado destinado á depósito provisorio de la Aduana, á construirse en el muelle A, de acuerdo con el llamado á licitación autorizado por resolución superior de fecha 2 de Abril del corriente año. Habiendo el Ministerio de Hacienda hecho saber á esta Ofi-

cina que el Gobierno tiene disponibles para ser empleadas en esta construcción una cantidad de chapas de hierro galvanizado, resulta, en mi opinión, la más ventajosa la propuesta del señor Mariano Aguirre que ofrece efectuar la construcción del galpón por $ 12.400.00, suministrando el Estado las chapas al pie de la obra.

Saludo á V. E. con la más alta consideración.

J. Storm.

Ministerio de Obras Públicas.

Montevideo, Mayo 21 de 1908.

Vistas las propuestas presentadas al llamado á licitación que hizo la Oficina Técnico-Administrativa de las Obras del Puerto para la construcción de un galpón de hierro galvanizado en el muelle *A*, destinado á depósito provisorio de Aduana;

Resultando la más ventajosa de las propuestas presentadas la del señor Mariano Aguirre que ofrece efectuar dicho trabajo por la suma de $ 12.400, corriendo por cuenta de la Administración la provisión de las chapas de hierro galvanizado necesarias para dicha construcción,

SE RESUELVE:

Aceptar la referida propuesta del señor Mariano Aguirre para la construcción del galpón de que se trata, por la suma de $ 12.400.

La Oficina Técnico-Administrativa de las Obras del Puerto utilizará en la construcción del referido galpón las chapas de hierro galvanizado que el Estado tiene depositadas en la Aduana y que adquirió con destino á la destrucción de la langosta, debiendo dicha Oficina iniciar en oportunidad las gestiones del caso á fin de obtener dichas chapas.

Comuníquese, vuelva á la Oficina Técnico-Administrativa para que formalice con el adjudicatario el contrato correspondiente y publíquese.

WILLIMAN.
JUAN P. LAMOLLE.

Oficina Técnico-Administrativa de las Obras del Puerto.

Montevideo, Agosto 13 de 1908.

Excmo. señor Ministro de Obras Públicas, Ingeniero don Juan P. Lamolle.

Me permito solicitar que sean entregadas á esta Oficina las chapas de hierro galvanizado siguientes:

Chapas de 3 m. 05 (10 piés)............	1.250
" " 2 m. 74 (9 piés)............	2.900
" " 2 m. 44 (8 piés)............	850
Total chapas................	5.000

de las que el Estado posee y que serán destinadas á la construcción del galpón que se construye en el muelle A, conforme al decreto de 21 de Mayo de 1908.

El importe de estas chapas si V. E. lo cree conveniente podrá ser abonado á la repartición á que pertenecen y el costo imputarse á los fondos previstos por la Ley de 15 de Enero de 1908, conforme establece el decreto arriba indicado.

Dios guarde á V. E. muchos años.

J. Storm.

— — —

Ministerio de Obras Públicas.

Montevideo, Agosto 20 de 1908.

Habiéndose dispuesto por resolución de fecha 21 de Mayo del corriente año, que la Oficina Técnico-Administrativa utilizaría en la construcción de un galpón en el muelle A destinado á depósito de Aduana, las chapas de hierro galvanizado adquiridas por el Estado para ser empleadas en la extinción de la langosta y manifestando la mencionada Oficina que ha llegado la oportunidad de que se le entreguen esas chapas,

SE RESUELVE:

Que el Ministerio de Hacienda imparta las órdenes del caso á la Dirección General de Aduanas para que ésta entregue á la Oficina Técnico-Administrativa las cinco mil chapas de hierro galvanizado que solicita.

El costo de las expresadas chapas, que se imputará á los recursos fijados por la ley 15 de Enero del corriente año para gastos extraordinarios del Puerto, será vertido en rentas generales, á cuyo efecto el Ministerio de Hacienda dispondrá lo conveniente á fin de que esa operación se efectúe en la forma dispuesta.

Pase al Ministerio de Hacienda, á sus efectos, comuníquese y publíquese.

WILLIMAN.
JUAN P. LAMOLLE.

Autorización para levantar los muelles situados entre las calles Colón y Solís y para su venta en remate público

---

Oficina Técnico-Administrativa de las Obras del Puerto.

Montevideo, Agosto 3 de 1908.

Excmo. señor Ministro de Obras Públicas, Ingeniero don Juan P. Lamolle.

El avanzamiento de las obras del Puerto hace por ahora necesario levantar los muelles de la Aduana situados entre las calles Colón y Solís y dentro de poco sucederá lo mismo con los muelles restantes. Para abreviar trámites, me permito proponer que V. E. autorice á esta Oficina, con carácter general, á proceder á la venta en remate público de los muelles de propiedad del Estado á medida que las obras portuarias hagan necesaria su demolición — como ya se ha hecho en casos anteriores.

Dios guarde á V. E. muchos años.

J. Storm.

Ministerio de Obras Públicas.

Montevideo, Agosto 13 de 1908.

Resultando de la precedente nota de la Oficina Técnico-Administrativa, que con motivo del desarrollo de las obras del Puerto de Montevideo se hace necesario proceder á la demolición de los muelles de la Aduana situados en las calles Colón y Solís,

SE RESUELVE:

Autorizar á la expresada Oficina para vender en remate público todo el material que componen dichos muelles, debiendo dar cuenta al Ministerio del resultado de la venta que se autoriza.

A medida que el avance de las obras del Puerto haga necesario el levantamiento de algún otro muelle, la Oficina Técnico-Administrativa recabará previamente del Ministerio de Obras Públicas la autorización correspondiente.

Comuníquese y publíquese.

WILLIMAN.
JUAN P. LAMOLLE.

Oficina Técnico-Administrativa de las Obras del Puerto.

Montevideo, Setiembre 5 de 1908.

Excmo. señor Ministro de Obras Públicas, Ingeniero don Juan P. Lamolle.

Tengo el honor de remitir á V. E. con la presente, la suma de $ 162.45 *(ciento sesenta y dos pesos con cuarenta y cinco centésimos)* — importe líquido de la venta en remate público de los muelles fiscales comprendidos entre las calles Solís y Colón, efectuada por resolución de V. E. de fecha 13 de Agosto del corriente año.

Acompaño también la cuenta de venta presentada por el rematador don Justo R. Pelayo á quien esta Oficina había encomendado el remate.

Saludo á V. E. con mi más alta consideración.

L. Andreoni.

Ministerio de Obras Públicas.

Montevideo, Setiembre 10 de 1908.

Viértase en Tesorería General, previa intervención de la Contaduría General, la suma de $ 162.45 *(ciento sesenta y dos pesos con cuarenta y cinco centésimos)*, importe líquido de la venta en remate público de los muelles fiscales situados entre las calles Solís y Colón de que instruye la nota precedente.

Dicha suma se consignará al rubro " Gastos extraordinarios del Puerto ".

Comuníquese.

WILLIMAN.
JUAN P. LAMOLLE.

Demolición de los muelles situados en la prolongación de las calles Juncal y Ciudadela y autorización para venderlos en remate público.

Oficina Técnico-Administrativa de las Obras del Puerto.

Montevideo, Setiembre 9 de 1908.

Excmo. señor Ministro de Obras Públicas, Ingeniero don Juan P. Lamolle.

Tengo el honor de comunicar á V. E. que ha llegado el momento de proceder á la demolición de los dos muelles fiscales situados en la prolongación de las calles Juncal y Ciudadela

y de acuerdo con el decreto de 13 de Agosto próximo pasado, me permito solicitar de V. E. la autorización para vender dichos muelles en remate público.

Saludo al señor Ministro con mi más alto respeto.

L. Andreoni.

Ministerio de Obras Públicas.

Montevideo, Setiembre 17 de 1908.

Vista la precedente nota de la Oficina Técnico-Administrativa, pidiendo autorización para vender en remate público el material de los muelles fiscales situados en la prolongación de las calles Juncal y Ciudadela y considerando que el avance de las obras del Puerto de Montevideo, exige se proceda de inmediato á la demolición de los muelles designados,

SE RESUELVE:

Autorizar á la Oficina citada para vender en remate público todo el material de los expresados muelles, debiendo dar cuenta al Ministerio de Obras Públicas del resultado de la venta que se autoriza.

Comuníquese y publíquese.

WILLIMAN.
JUAN P. LAMOLLE.

Demolición de muelles de Aduana entre las calles Solís y Zabala y su venta en remate público

Oficina Técnico-Administrativa de las Obras del Puerto.

Montevideo, Diciembre 24 de 1908.

Excmo. señor Ministro de Obras Públicas, Ingeniero don Juan P. Lamolle.

Tengo el honor de comunicar á V. E. que ha llegado el momento de proceder á la demolición de los muelles de la Aduana situados entre las calles Solís y Zabala. De acuerdo con el decreto de 13 de Agosto próximo pasado, vengo á solicitar autorización para vender dichos muelles en remate público.

Saludo á V. E. con la mayor consideración.

J. Storm.

Ministerio de Obras Públicas.

Montevideo, Diciembre 31 de 1908.

Vista la precedente nota de la Oficina Técnico-Administrativa, pidiendo autorización para vender en remate público el material de los muelles de Aduana situados entre las calles Solís y Zabala y considerando que el avance de las obras del Puerto de Montevideo, exige se proceda de inmediato á la demolición de los muelles designados,

SE RESUELVE:

Autorizar á la citada Oficina para vender en remate público todo el material de los expresados muelles, debiendo dar cuenta al Ministerio de Obras Públicas del resultado de la venta que se autoriza.

Comuníquese y publíquese.

WILLIMÁN.
JUAN P. LAMOLLE.

IV

RECEPCIÓN DE OBRAS

Recepción provisoria de los dragados de la Dársena número 1

Oficina Técnico-Administrativa de las Obras del Puerto.

Montevideo, Diciembre 6 de 1907.

Excmo. señor Ministro de Obras Públicas. Ingeniero don Juan P. Lamolle.

Habiéndose dragado hasta la cota (— 7 m 50), la Dársena número 1, corresponde según el artículo 65 del pliego de condiciones, proceder á su recepción provisoria, en la forma preceptuada en el artículo 134 de dicho pliego.

Por consiguiente, me permito solicitar que V. E. se digne nombrar la Comisión respectiva.

Saludo á V. E. con la mayor consideración.

J. Storm.

Ministerio de Obras Públicas.

Montevideo, Diciembre 9 de 1907.

Atenta la necesidad manifestada por la Oficina Técnico-Administrativa de las Obras del Puerto de proceder á la recepción provisoria del dragado de la Dársena número 1, se resuelve, de acuerdo con el artículo 134 del pliego de condiciones, nombrar una Comisión compuesta del Ingeniero don Víctor Bena-

vides, de la Oficina Técnica y de los Ingenieros don Roberto Penco y don Eduardo García de Zúñiga del Departamento Nacional de Ingenieros, para que procedan conforme á lo establecido en el expresado artículo 134.

Notifíquese á la Empresa y á los señores nombrados y fecho vuelva á la Oficina Técnico-Administrativa á sus efectos.

LAMOLLE.

- - -

ACTA — En Montevideo, á los veintitrés días del mes de Diciembre de 1907, los que suscriben, nombrados en Comisión para informar, de acuerdo con el artículo 134 del Pliego de Condiciones, si hay lugar á la recepción provisoria del dragado de la Dársena número 1, procedieron á efectuar los sondajes que figuran en el plano adjunto letras A, B, C, H, G, K, J, I, F, E, D. De dichos sondajes resulta que en la zona C, H, G, K, J, I, F, E, D, las profundidas están, con poquísima é insignificantes excepciones, dentro de los límites establecidos en aquel pliego de condiciones. En la zona restante A, B, C, D, los sondajes acusaron casi siempre profundidades deficientes, pero nunca profundidades que excedan el límite de tolerancia.

En consecuencia, puede recibirse provisoriamente el dragado de la Dársena número 1 con la reserva de que el Estado pueda obligar dentro del plazo fijado por el artículo 94 del pliego de condiciones, á la Empresa Constructora, á efectuar el dragado de esa parte de la Dársena hasta la profundidad de — 7 m 50 del proyecto.

V. Benavides. — R. Penco. — Eduardo García de Zúñiga.

Empresa General del Puerto.

Montevideo, Enero 24 de 1908.

Enterada del acta que precede, la Empresa General del Puerto manifiesta no estar conforme con sus conclusiones.

Sillard.

Ministerio de Obras Públicas.

Montevideo, Febrero 1.º de 1908.

Habiéndose producido discordancia de opiniones entre la Comisión nombrada y la Empresa General del Puerto, pase á informe de la Oficina Técnico-Administrativa.

LAMOLLE.

Oficina Técnico-Administrativa de las Obras del Puerto.

Montevideo, Febrero 25 de 1908.

Las conclusiones á que ha llegado la Comisión de recepción de la dársena 1, concuerdan con lo estipulado en el contrato al respecto.

La Empresa ha sostenido ante la Oficina que tiene derecho á volver á dragar la zona de dicha dársena, ya dragada hasta la profundidad definitiva en el segundo semestre de 1903 y que posteriormente ha perdido el fondo, pretensión que esta Oficina ha rechazado siempre, por ser ella contraria al pliego de condiciones. En efecto, Excmo. señor, en ese pliego (artículo 65 inciso 13 y artículo 94 inciso 6), se ha establecido con toda precisión la obligación del empresario, en lo referente á la conservación de las profundidades que se obtengan con el dragado del Puerto, es decir, el derecho de la Administración á exigir de la Empresa esa conservación. El error de la Empresa puede provenir de que ella crea, que esa obligación pueda transformarse en un derecho de su parte, á conservar durante el plazo de garantía las profundidades que se obtengan, lo cual es sencillamente absurdo, no sólo por el objeto que lógicamente se ha tenido en vista al introducir en el pliego esos incisos, sino también por el texto bien claro de ellos. Además, debe tenerse presente que ya se ha dragado el cubo previsto para la dársena 1.

Procede pues, Excmo. señor, la inmediata recepción provisoria de la Dársena número 1.

La Administración tiene el derecho de exigir á la Empresa durante el plazo de garantía, (un año á contar desde la fecha de la recepción provisoria), nuevos dragados donde la pérdida de profundidad alcance á cuarenta centímetros, y así lo hará si resulta conveniente al interés público.

Saludo á V. E. con la mayor consideración.

J. Storm.

Ministerio de Obras Públicas.

Montevideo, Febrero 27 de 1908.

Vistos: Estableciéndose en el acta precedente que no hay inconveniente en proceder á la recepción provisoria del dragado de la dársena número 1, declárase que la Administración se recibe provisoriamente, con arreglo al contrato respectivo, del referido dragado.

Firmado el plano, notifíquese á la Empresa por Secretaría, comuníquese al Ministerio de Hacienda y á la Comisión Financiera y vuelva este expediente á la Oficina Técnico-Administrativa, la que enviará testimonio de todo lo obrado para el archivo de este Ministerio.

WILLIMAN.
JUAN P. LAMOLLE.

Secretaría del Ministerio de Obras Públicas.

El cuatro de Marzo de mil novecientos ocho, notifiqué á la Empresa General del Puerto, la resolución precedente, quien una vez enterado de ella, manifiesta que no está conforme con el tenor del precedente decreto, el que apreciará por escrito que elevará al Ministerio.

Sillard. — *Rodríguez,* Oficial Mayor.

Reconsideración pedida por la Empresa de la resolución precedente

---

Empresa General del Puerto de Montevideo.

Montevideo, Marzo 13 de 1908.

A su Excelencia el señor Ministro de Obras Públicas, Ingeniero don Juan P. Lamolle.

Tenemos el honor de comunicar á V. E., que el 4 de Marzo corriente, la Secretaría de ese Ministerio nos ha notificado la resolución de fecha 27 de Febrero próximo pasado, por la cual la Administración se recibe provisoriamente del dragado de la Dársena número 1. Nos hemos declarado en disconformidad con el referido decreto, porque *no se debía ni se podía proceder á dicha recepción provisoria,* de la Dársena número 1, no hallándose en estado de recepción, de suerte que, al proceder á esa recepción, la Administración se ha colocado fuera de las cláusulas de su contrato con nuestra Empresa.

El decreto precitado está basado en el acta de la Comisión de recepción del 23 de Diciembre de 1907, acta no aceptada por nuestra Empresa, y en el informe del señor Director de la Oficina Técnico-Administrativa del 25 de Febrero de 1908.

El acta de la Comisión receptora establece netamente que *una parte de la Dársena número 1,* (marcada C, H, G, K, J, I, F, E, D), está perfectamente á la cota (— 7 m 50) de los proyectos aprobados (teniendo en cuenta las tolerancias previstas) y que *la parte restante* (ó sea la marcada A, B, C, D está á cotas insuficientes, — pues dicha acta dice textualmente " que los sondajes en esta parte A, B, C, D, acusaron casi siem- " pre *profundidades deficientes* " — siendo estas profundidades de (— 5 m), (— 5 m 50), (— 5 m 60), (— 5 m 70), (—5 m 80) y algunas pocas algo mayores.

La Comisión agrega, después de constatar esas deficiencias, que los sondajes no acusaron " nunca profundidades que excedan el límite de tolerancia ".

Esta aseveración es manifiestamente inexacta, pues, para estar comprendidas dentro de los límites de la tolerancia prevista, sería necesario que todas esas cotas estuviesen comprendidas entre (—7 m 50) y (—7 m 80), *lo que no existe.*

La Comisión expresa en forma de conclusión que: " En " consecuencia puede recibirse provisoriamente el dragado " de la Dársena número 1 con la reserva de que el Estado " *pueda obligar*, dentro del plazo fijado por el artículo 94 " del pliego de condiciones, á la Empresa Constructora á " efectuar el dragado de esa parte de la dársena hasta la " profundidad de — 7 m. 50 *del proyecto* ".

Esta conclusión de la Comisión está en completo desacuerdo con el artículo 134 del Pliego de Condiciones que fija con precisión cual es el cometido de dicha Comisión, y le ordena únicamente de verificar: " *que les ouvrages soient conformes* " *aux projets approuvés, aux dessins d'exécution et aux ordres* " *de service*, etc... "

Ahora bien, esto no se ha cumplido, pues: 1.º Los proyectos aprobados, entre los cuales está el primitivo constituído por: 1.º el Pliego de Condiciones, 2.º la lista de precios unitarios, 3.º el presupuesto, y 4.º los planos, (véase la base 1 del contrato de construcción), prescriben que " le port sera creusé " á la profondeur de 7 m 50 " (artículo 7.º del pliego de condiciones), lo que la Comisión ha constatado *no ser* en la primera dársena (bassin) del Puerto.

2.º La orden de servicio número 345 de la Oficina Técnico-Administrativa prescribe de " proseguir los dragados hasta la cota de — 7 m 50 bajo cero, del puerto comercial, empezando por la Dársena 1 ", y esta orden dada de acuerdo con el pliego de condiciones, no limita en manera alguna, á una sola parte de la Dársena, el trabajo á efectuar.

3.º La dársena número 1, (Bassin número 1), debe ser *recibida* en una sola vez " *après son achèvement* " (artículo 65 inciso 12 — es decir cuando está enteramente terminada y *puesta á la cota — 7 m 50* de profundidad prescripta (artículo 7, planos aprobados y orden número 345 conforme á estos). Esta prescripción *no se ha cumplido*, según las constataciones de la propia Comisión receptora que reconoce que la zona A, B, C, D, de la Dársena número 1, no está á la cota prevista, habiendo los sondajes en esa parte A, B, C, D, acusado casi siempre " *profundidades deficientes* ".

Resulta, pues, claramente que la *Comisión Receptora no se ha mantenido dentro de su cometido.*

En cuanto al artículo 94, invocado igualmente por la referida Comisión, lleva por título " Delai de garantie ", y no tiene por qué intervenir en el acta de recepción provisoria, pues se refiere exclusivamente á los dragados que la Empresa está obligada á efectuar, *después de esa recepción,* para *restablecer* las profundidades prescritas y constatadas en forma.

Por su parte, el señor Director de la Oficina Técnico-Administrativa, para apoyar lo dicho por la Comisión Receptora, se basa en el artículo 65, inciso 13, que dice: " L'entrepreneur *sera tenu non obstant ces réceptions* ", (es decir: á pesar de que la recepción provisoria haya sido pronunciada) — " et " jusqu'á la reception definitive, d'enlever á la drague, aux " conditions de son marché, les matiéres qui se déposeraient " sur les parties déjá draguées etc... " Este inciso constituye una obligación formal é imprescindible para la Empresa de *dragar nuevamente* entre las recepciones provisoria y definitiva, cuando haya que extraer una capa de rellenamiento mayor de 0 m 40 para restablecer las profundidades prescritas.

Esta obligación de la Empresa sólo toma cuerpo *después de la recepción provisoria* y por tanto el inciso 13 del artículo 65 no puede tener aplicación, *ni antes, ni durante* esa recepción, pero dicho inciso hace del restablecimiento de la profundidad prevista, una prescripción formal é imprescindible, completamente independiente de la sola voluntad de la Administración.

Respecto de este punto, ese inciso viene á completar el artículo 94 también citado por el señor Director de la Oficina Técnico-Administrativa, en cuanto á las obligaciones de nuestra Empresa Constructora *durante el plazo de garantía;* pero, ni el artículo 94, ni el 65 (inciso 13) pueden ser tomados en cuenta para las recepciones provisorias; sólo entran en juego *después de esas recepciones.*

Esos dos puntos de la argumentación del señor Director de la Oficina Técnico-Administrativa no siendo oportunos para el caso presente, hay que notar que vienen completados con esta consideración del mismo informe de que " además debe tenerse presente que ya se ha dragado el cubo previsto para la Dársena número 1 ".

Esta consideración nada tiene que ver con las obligaciones del contrato, las que imponen á la Empresa la *ejecución de obras* según *un pliego de condiciones y planos* y cuyas cantidades de elementos no se han fijado " ne varietur " ya que, por lo contrario, el contrato *prevé variaciones* considerables *en las cantidades*, y sólo fija á la Empresa la obligación de ejecutar *todas las obras descritas (tous les ouvrages décrits*, dice el artículo 17), sean cuales fueran las cantidades dentro de las condiciones en que las obras están definidas en los proyectos.

Así pues, Excmo. señor, los artículos 65 (inciso 13) y 94, en los cuales se apoyan los informes que han llevado á V. E. á dictar el decreto de recepción de los dragados de la Dársena 1, no teniendo en ninguna forma que ser considerados para ejecutar las cláusulas del contrato *referentes á dicha recepción*, tenemos el honor de pedir á V. E. de considerar, para ilustrarse en este punto, los artículos números 1, 2, 7, 65, (inciso 12) y 134, y si V. E. no encontrase dichos artículos suficientes para ilustrarle, citaríamos aún en apoyo de nuestra tesis, el artículo 58: " Execution des dragages ", cuyo inciso final transcribimos en lo referente al presente caso. Dice dicho inciso:

" Les dragages pour le creusement du port devront être conduits de façons á *donner partout la profondeur prescrite* ". Si une fois les dragages terminés, — (y sobreentendido: antes de pronunciada la recepción provisoria), — il restait quelques points ou la profondeur fut *moindre*, l'Entrepreneur *serait tenu de reprendre les dragages* pour donner la profondeur voulu, etc... " y es, precisamente éste, el caso que ha ocurrido y que ha constatado la Comisión Receptora.

Nos es, pues, imposible declararnos conformes con la resolución del 27 de Febrero, relativa á la Dársena 1, la recepción de dicha dársena (ó bassin), habiendo sido pronunciada en oposición formal con la letra y el espíritu de nuestro contrato, por tanto expresamos á V. E. la esperanza de que del examen detenido de la presente nota resultará claramente para V. E. lo bien fundado de nuestras observaciones.

Así lo deseamos, tanto más vivamente que, en caso contrario, nos sería excesivamente molesto tener que formular, en salvaguardia de nuestros intereses, las más expresas reservas sobre la interpretación dada á las cláusulas del contrato.

Confiados en el alto criterio de V. E., saludámosle, Excmo. señor, con nuestra consideración más distinguida.

Sillard.

Ministerio de Obras Públicas.

Montevideo, Marzo 18 de 1908.

Informe la Oficina Técnico-Administrativa de las Obras del Puerto.

LAMOLLE.

Oficina Técnico-Administrativa de las Obras del Puerto.

Montevideo, Marzo 31 de 1908.

Excmo. señor:

La Empresa basa su pedido de reconsideración de la resolución del Poder Ejecutivo, en algo inexacto á todas luces, al pretender que no procedía la recepción provisoria de la Dársena número 1, por no tener en toda su extensión, la profundidad definitiva establecida en el pliego de condiciones.

La Empresa sabe, y consta en la documentación respectiva de la dársena (libretas y boletas), que en el año 1903 se dragó la zona A, B, C, D, (véase plano en el acta de recepción) á la cota definitiva (— 7 m 50), tomándose sondajes detrás de la draga con una sonda *especialmente* convenida, y para verificar que quedaba inmediatamente detrás de la draga la profundidad referida, dentro de los límites de tolerancia previstos, y que finalmente, en el año próximo pasado, se completó la excavación de esa dársena en la zona D, E, F, I, J, K, G, H, C, — que aun no había sido dragada á esa cota definitiva, procediéndose después á su recepción conforme con el pliego de condiciones, artículo 65.

Es cierto que durante el largo espacio de tiempo transcurrido desde la excavación de la primera zona mencionada,

hasta el momento en que la Comisión de Recepción hizo los sondajes, se han producido en esa zona fuertes aterramientos, pero ello no impedía en manera alguna la *recepción provisoria,* sin perjuicio del derecho que el Estado tiene de exigir de la Empresa, si lo cree conveniente, el dragado en tiempo oportuno para el restablecimiento de las profundidades, conforme se establece en los artículos 65 y 94 del pliego de condiciones.

Por lo demás, Excmo. señor, aceptar la tesis de la Empresa, que esa dársena no se puede recibir *sino cuando en toda su extensión tenga la profundidad del contrato en el momento de ser recibida,* equivaldría muy posiblemente, en algunos casos á hacer imposible ó por lo menos muy remota su recepción, por cuanto dada la naturaleza limosa del fondo de la bahía, se producen deslizamientos hacia las zonas dragadas que pierden así rápidamente mayor ó menor parte de la profundidad que se les dá, antes que se pueda terminar el dragado de toda una zona para proceder á su recepción provisoria. Además, con ese criterio que la Empresa sólo parece querer aplicar á los dragados,—¿en qué quedamos respecto al límite establecido por el contrato, que se refiere á las cantidades indicadas en los cuadros estimativos? (artículo 117).

El cuadro estimativo establece para los dragados cantidades expresadas en metros cúbicos; así pues, si se llegara á dragar el cubo previsto incluso la *tolerancia,* (que es el caso actual),—¿qué más puede exigir la Empresa? y aunque con eso no quedase la profundidad de 7 m 50 ¿en qué se ha perjudicado la Empresa? y qué base puede tener ella para reclamaciones?

Es el Estado que por causas imprevistas sufre perjuicios, pero de ninguna manera la Empresa. Y si el Estado quiere recibirse de obras que no han quedado bien hechas ¿no lo puede hacer?

Si eso fuera así, sería difícil en muchos casos recibir las obras que ejecuta la Empresa, porque como V. E. sabe, tenemos que admitir una tolerancia muy grande para conseguir que ciertas obras se concluyan.

Esta Oficina entiende, que el Estado tiene perfecto derecho de recibirse del dragado de la Dársena 1, como lo ha hecho, y además entiende que la limitación en el dragado se rige como para todas las otras obras, por la *cantidad indicada en el cuadro estimativo* y aprovecha la oportunidad para soli-

citar que V. E. resuelva, si está conforme, con esa interpretación.

Es de urgencia esa aclaración, porque dentro de breve tiempo se llegará al límite de la cantidad prevista para el dragado del antepuerto, y es la idea de esta Oficina, en ese momento, declarar terminado dicho dragado, aunque no se haya dragado á la profundidad de 7 m 50 toda la zona.

Volviendo al escrito de la Empresa y citando ella la orden de servicio número 345, creo oportuno agregar una copia de esa nota, como también de la orden número 510 que se relaciona con la ejecución del dragado de la Dársena 1.

En la primera se ordena la prosecución del dragado á — 7 m. 50 de dicha dársena, es decir, el dragado á esta profundidad en *la parte* que aún no había sido dragada á esa profundidad, y la nota número 510, indica con claridad la zona situada al Norte del límite del dragado citado, lo que faltaba dragarse á — 7 m 50.

Toda la argumentación de la Empresa tiende á demostrar que el contrato la obliga á conservar el dragado á profundidad de 7 m 50, lo que no se ha puesto en duda; pero no es menos evidente que la obligación de la Empresa es subordinada á las resoluciones de la Administración y que no hay que confundir dicha *obligación* con el *derecho* de dragar, como he tenido ocasión de manifestar en mi informe de Febrero próximo pasado, referente á la recepción provisoria del dragado de la Dársena 1.

Por lo expuesto, me ratifico en la opinión ya emitida de que el Estado ha procedido con pleno derecho recibiéndose del dragado mencionado.

Considerando necesario para el estudio de este asunto tener presente el expediente de la recepción correspondiente, me permito adjuntarlo.

Dios guarde á V. E. muchos años.

J. Storm.

———

Ministerio de Obras Públicas.

Montevideo, Abril 2 de 1908.

Informe la Comisión Financiera.

LAMOLLE.

Comisión Financiera de las Obras del Puerto.

Montevideo, Abril 24 de 1908.

Excmo. señor:

En la exposición presentada por la Empresa del Puerto, relativamente á la recepción provisoria de la Dársena 1 se formulan observaciones tendientes á demostrar la improcedencia de ese acto, pero como tales observaciones carecen en absoluto de fundamento, no hay mérito suficiente para modificar el decreto de 27 de Febrero último que autorizó esa recepción, debiendo, por consiguiente, mantenerse y hacerse saber así á la Empresa.

El caso es simple y no admite mistificaciones ni juegos malabares con los artículos del contrato.

La Dársena 1 que se halla comprendida entre los muelles A y B debe dragarse, según el artículo 7 del pliego de condiciones, á la profundidad de — 7 m 50 y á esa profundidad ya ha sido dragada. Este es un hecho comprobado y documentado que ni siquiera pone en duda la Empresa. Su tesis es otra.

Sucede, en efecto, que al procederse últimamente al examen requerido para la recepción provisoria, se encontró con que en una parte de la misma Dársena, — una pequeña zona señalada con las letras A. B. C. D. del plano respectivo, — había habido aterramiento y la profundidad había disminuído, en consecuencia, no llegando á la cota de — 7 m 50.

En presencia de esta circunstancia, la Empresa alega que tiene derecho á dragar *otra vez*, y á que se le pague *otra vez* el dragado hasta la misma cota de — 7.50 que antes dragó en toda su extensión.

¿En qué se funda para pretensión tan temeraria?

Se funda en que la dársena debe tener la profundidad de —7.50 en el MOMENTO MISMO de su recepción provisoria, por más que haya sido antes dragada á esa profundidad y por más que haya habido aterramientos.

Ahora bien: ninguno de los artículos del Pliego de Condiciones ó del Contrato, citados por la Empresa, da entrada á tan extravagante fundamento.

Todo lo que dicen esos mismos artículos es que la Dársena 1, como el canal de entrada, como el antepuerto, deben ser dragados á la profundidad de 7.50, pero nó que una vez que lo han sido, deban ser dragados de nuevo y así sucesivamente, siempre que en el momento de la recepción hubiera disminuído la profundidad que se les dió.

Semejante absurdo no consigna, ni podría consignar el contrato, porque sería convertir á las dragas en un verdadero tonel de las Danaides, y conferir á la Empresa el derecho de dragar indefinidamente sin más limitación que su propia voluntad, toda vez que hubiera aterramientos.

Tan manifiesto es el absurdo que, cuando después de haber divagado largamente sobre lo que dicen los artículos 58, 65, 94 y 134 del Pliego de Condiciones, intenta la Empresa contraerse al caso concreto, impugnando una consideración de la Oficina Técnica, emanada precisamente del hecho de haberse ya dragado en la Dársena 1 el cubo provisorio, sólo acierta á decir las siguientes palabras:

" Esta consideración — (la formulada por la Oficina Téc-
" nica) — nada tiene que ver con las obligaciones del con-
" trato, las que imponen á la Empresa la ejecución de obras
" según un pliego de condiciones y planos y cuyas cantidades
" de elementos no se han fijado, ya que por lo contrario el
" contrato prevé variaciones considerables en las cantidades
" y sólo fija á la Empresa la obligación de ejecutar todas
" las obras descritas, etc., etc. "

Hay en las palabras transcritas una omisión grave que pasa á subsanar la Comisión y que las desvirtúa por completo.

El contrato impone á la Empresa la ejecución de las obras, no sólo según un pliego de condiciones y planos, como ella lo dice, sino también *según un Presupuesto ó Cuadro Estimativo de los Trabajos* (pieza C).

Así lo establece la Base 1 del Contrato de construcción, (página 112), declarando expresamente que éste se halla constituído, entre otros antecedentes, por el referido Presupuesto, (pieza C).

He ahí el antecedente esencial de que ha hecho omisión la Empresa al referirse á las cláusulas y obligaciones que le impone el contrato.

El Presupuesto (página 97), que menciona el propio contrato como *parte integrante* de lo estipulado, señala la cantidad de: 2:286.270 m^3 para el dragado del Puerto (las dos dársenas) y resulta que ya se ha dragado la *correspondiente* á la Dársena 1, según consta de la documentación respectiva que no desconoce ni controvierte la Empresa.

Si esto es así, si el Cuadro Estimativo de Trabajos, hace esa determinación precisa, ¿cómo puede afirmar la Empresa que el contrato no fija cantidades para los dragados de las dársenas?

Sólo incurriendo en una omisión grave, como lo ha dicho la Comisión, y que no es fácil conciliar con la buena fé.

Pero es que, todavía, ha debido incurrir en otro olvido, no menos grave, de otra de las estipulaciones del contrato, la contenida en el artículo 117 del Pliego de Condiciones.

Ese artículo expresa que las cantidades de obras á ejecutarse *están indicadas en el Cuadro Estimativo* y establece el procedimiento á seguirse cuando, en razón de modificaciones ordenadas, se exceda en más ó menos de las *cantidades fijadas* en el referido Cuadro.

En el dragado de la Dársena 1, dos eran las cantidades á cumplirse: la profundidad á — 7.50 y la cantidad señalada en el Presupuesto ó Cuadro Estimativo de los Trabajos, (pieza C).

Constando, como consta, que esas dos condiciones, únicas en la materia, han sido llenadas, nada tiene que alegar la Empresa para resistir la recepción provisoria y mucho menos el temerario motivo de querer dragar dos veces.

Con todo, y por más sorpresa que pueda causar, es la misma Empresa quien así lo ha reconocido en ocasión bien señalada y quien se encarga de refutar, con las declaraciones hechas en esa ocasión, *la tesis*, como ella la llama, que ha venido ahora á sostener ante V. E.

Cuando se descubrió y se hizo pública la defraudación que se cometía en la draga "Uruguay I", la cual volvía al

puerto trayendo en sus fondos una parte del barro que debía haber arrojado mar afuera, un diario de esta Capital manifestó que ese hecho podía proporcionar un buen negocio á la Empresa, consistente " en no ahondar la bahía mientras se " aparentaba que se ahondaba, cobrándole al Estado metros " imaginarios de barro ". Esta fué la acusación.

¿La silenció la Empresa?

De ningún modo. Después de entrar en otras consideraciones, la contestó concretamente en los siguientes términos que no pueden ser más categóricos:

" Hace tiempo, — dijo — que la Oficina Técnico-Adminis- " trativa hizo saber á la Empresa que todo lo que, en materia " de dragado, *exceda á la cantidad prevista en el Cuadro Esti-* " *mativo de los Trabajos,* será ejecutado directamente por el " Estado, á quien pertenece el material con que se efectúa, " de manera, — sigue diciendo la Empresa, — que bueno ó " malo el negocio del dragado, á estar á la vista y propósitos " del Estado, representaría siempre el mismo beneficio para " la Empresa con ó sin la supuesta defraudación que se " acusa ". (Publicación hecha en el diario *El Siglo* de 26 de Febrero del año 1905).

Las palabras transcriptas excusan á la Comisión de prolongar este informe.

Resulta de ellas que el hecho de fijarse cantidades para el dragado en el Cuadro Estimativo de los Trabajos no fué entonces desconocido por la Empresa, sino, al contrario, invocado como base primordial de su defensa, agregando más aún, agregando que, por tal circunstancia el dragado " le repre- " sentaba siempre el mismo beneficio con ó sin la supuesta " defraudación ", esto es, volviese ó no volviese á los sitios dragados el barro que extraía la draga " Uruguay I ", y sino era fácil, como lo decía hace un momento la Comisión, conciliar la buena fé con las pretensiones ahora manifestadas por la Empresa, en presencia de lo que establecen el Cuadro Estimativo y el artículo 117 del Pliego de Condiciones, menos fácil se torna esa conciliación, teniendo en cuenta las declaraciones públicas hechas por la propia Empresa en ocasión tan señalada como era aquella en que se le acusaba de una incalificable defraudación y en que la verdad y la lealtad debían imponerse sobre toda otra consideración para justificar sus descargos.

Concluye, por tanto, la Comisión reiterando lo expuesto al empezar este informe, en el sentido de que lo procedente en el caso es mantener la resolución de fecha 27 de Febrero último, que autoriza la recepción provisoria de la Dársena 1, haciéndolo saber así á la Empresa del Puerto.

Saludo muy atentamente á V. E.

Juan C. Blanco,
Presidente.

A. Hoffman,
Secretario ad hoc.

Ministerio de Obras Públicas.

Montevideo, Abril 30 de 1908.

Vista al señor Fiscal de Gobierno de 2.° turno.

LAMOLLE.

Fiscalía de Gobierno de 2.° turno.

Excmo. señor:

El Fiscal que suscribe nada tiene que agregar al demostrativo informe de la Comisión Financiera, conteste con el de la Oficina Técnico-Administrativa á los que se adhiere en un todo.

Montevideo, Mayo 19 de 1908.

Alfonso Pacheco.

Ministerio de Obras Públicas.

Montevideo, Junio 4 de 1908.

Vista la solicitud de la Empresa General del Puerto de Montevideo pidiendo reconsideración de la resolución de fecha 27 de Febrero próximo pasado que autorizó la recepción provisoria del dragado de la dársena número 1. En atención á los fundamentos expresados por la Oficina Técnico-Administrativa y la Comisión Financiera de las Obras del Puerto en los informes precedentes y al dictamen del señor Fiscal de Gobierno de 2.º turno,

El Poder Ejecutivo

RESUELVE:

No hacer lugar á la reconsideración solicitada, debiendo estarse á lo dispuesto en la citada resolución de fecha 27 de Febrero próximo pasado.

Hágase saber á la Empresa, comuníquese y publíquese.

WILLIMAN.
JUAN P. LAMOLLE.

Recepción provisoria de los dragados del Canal de entrada al Puerto

---

Oficina Técnico-Administrativa de las Obras del Puerto.

Montevideo, Julio 17 de 1907.

Excmo. señor Ministro de Obras Públicas, Ingeniero don Juan P. Lamolle.

Me permito solicitar que sea nombrada una Comisión conforme establece el artículo 134 del pliego de condiciones de las Obras del Puerto, para proceder á la recepción provisoria de los dragados del canal de entrada al antepuerto. Como esos

dragados de acuerdo con el artículo 65 del citado pliego, serán recibidos por secciones de canal de 100 metros de largo, convendría que esa Comisión fuese autorizada para actuar hasta la conclusión de los dragados de dicho canal.

Dios guarde á V. E. muchos años.

J. Storm.

Ministerio de Obras Públicas.

Montevideo, Julio 23 de 1907.

Atenta la necesidad, manifestada por la Oficina Técnico-Administrativa de las Obras del Puerto, de proceder á la recepción provisoria de los dragados del canal de entrada al antepuerto; — se resuelve, de acuerdo con el artículo 134 del pliego de condiciones, nombrar una comisión compuesta del Ingeniero don Víctor Benavides de la Oficina Técnico-Administrativa y de los Ingenieros señores Peneo y García de Zúñiga del Departamento Nacional de Ingenieros para que procedan conforme á lo establecido en el expresado artículo 134.

Notifíquese á la Empresa y á los Ingenieros nombrados y fecho vuelva á la Oficina Técnico-Administrativa á sus efectos.

LAMOLLE.

ACTA. — En el día 1.° de Agosto de 1907, la Comisión que suscribe en presencia del Empresario Director de las Obras del Puerto, Ingeniero Juan Sillard, se procedió á examinar las obras de dragado de la parte del Canal de acceso al Puerto, comprendida entre la prolongación del costado Norte de la calle 25 de Mayo y la línea A-D (véase plano agregado) que se encuentra á 415 m. 00 al Sur de la línea que une los morros de los rompeolas del antepuerto.

Se constató que en la zona adyacente al antepuerto, los sondajes eran menores de 7 m. 50 bajo cero, pero sin que la diferencia llegase á cuarenta centímetros. En los demás sondajes las profundidades encontradas fueron, en general, superiores

á 7 m 50 bajo cero, excediendo también en muchos casos á la tolerancia. (0 m 30 centímetros) que fija el artículo 65 del pliego de condiciones.

En vista de lo expresado, se resolvió hacer una serie de perfiles de sonda para apreciar, con mayor aproximación, el excedente de volumen, que conforme con el artículo 65 ya citado, *corresponde deducir del volumen que arroje la medida de las materias, calculada por arqueo en las embarcaciones*, invitándose, al regreso de la inspección arriba indicada, al mismo señor Ingeniero Sillard, quien se hizo representar por el empleado señor Francisco Plazonich.

Ejecutados esos perfiles y colocados en el plano adjunto resulta, que el volumen á deducir es, aproximadamente, de *seis mil quinientos metros cúbicos.*

Esta Comisión no ve inconveniente en que se proceda á la recepción provisoria de la obra indicada, teniendo presente, á los efectos que corresponden, la observación hecha más arriba respecto al exceso de dragado.

Montevideo, Agosto 3 de 1907.

V. Benavides. — R. Penco. — Eduardo García de Zúñiga. — Sillard.

Ministerio de Obras Públicas.

Montevideo, Febrero 27 de 1908.

Vistos: Estableciéndose en el acta precedente que no hay inconveniente en proceder á la recepción provisoria de las obras del dragado de la parte del canal de acceso al puerto comprendida entre la prolongación del costado Norte de la calle 25 de Mayo y la línea A-D, marcada en el plano adjunto y que se encuentra á 415 metros al Sur de la línea que une los morros de los rompeolas del antepuerto, declárase que la Administración se recibe provisoriamente, con arreglo al contrato respectivo, de la parte del dragado del canal de entrada, comprendida en los límites expresados.

Por la Oficina Técnica se procederá á deducir á la Empresa del Puerto, en la situación respectiva, el importe correspondiente al dragado de un volumen de 6500m³. de acuerdo con el dictamen de la Comisión respectiva.

Firmado el plano, notifíquese á la Empresa por Secretaría, comuníquese al Ministerio de Hacienda y á la Comisión Financiera y vuelva este expediente á la Oficina Técnico-Administrativa, la que enviará testimonio de todo lo obrado para el archivo de este Ministerio.

WILLIMAN.
JUAN P. LAMOLLE.

ACTA. — En Montevideo á los veinticinco días del mes de Febrero de mil novecientos ocho, reunidos los que suscriben, nombrados en comisión para informar, de acuerdo con el artículo 134 del pliego de Condiciones del Puerto de Montevideo, si hay lugar á la recepción provisoria del dragado de la parte del Canal de Entrada, comprendida entre los 1630 y 2230 metros (término del dragado de este canal, según decreto de 6 de Febrero próximo pasado), procedieron á efectuar los sondajes de conformidad con el decreto de fecha veintitrés de Julio de mil novecientos siete.

Se constató en los sondajes efectuados, que las profundidades encontradas fueron, en general, superiores á 7 m 50 bajo cero, excediendo solamente en el último perfil á la tolerancia de *treinta centímetros* que fija el artículo 65 del pliego de condiciones.

A fin de apreciar con mayor aproximación el excedente de volumen, que conforme el artículo 65 ya citado corresponde *deducir* del volumen que arroje la medida de las materias calculada por arqueo en las embarcaciones, se procedió á efectuar nuevamente los sondajes del último perfil, presenciando dicha operación el señor Ingeniero Alain Amiot, como representante de la Empresa General del Puerto de Montevideo.

Resulta de los perfiles efectuados y colocados en el plano adjunto, que el volumen á deducir es aproximadamente de *dos mil quinientos treinta y tres metros cúbicos* (2533m³).

Esta Comisión no ve inconveniente en que se proceda á la

recepción provisoria de la obra indicada, teniendo presente, á los efectos que corresponden la observación anterior respecto al exceso de dragado.

Montevideo, Marzo 9 de 1908.

V. Benavides. — R. Peuco. — Eduardo García de Zúñiga. — Sillard.

Ministerio de Obras Públicas.

Montevideo, 19 de Marzo de 1908.

Vistos: Estableciéndose en el acta precedente y en el informe de la Oficina Tecnico-Administrativa que no hay inconveniente en proceder á la recepción provisoria del dragado de la parte del canal de acceso al puerto comprendida entre los 1630 y 2230 metros (término del dragado de dicho canal, según decreto de fecha 6 de Febrero próximo pasado), declárase que la Administración se recibe provisoriamente, con arreglo al contrato respectivo, de dicha zona dragada.

Por la Oficina Tecnica se procederá á deducir á la Empresa General del Puerto, en la situación respectiva, el importe correspondiente al dragado de un volumen de 2533 metros cúbicos ejecutados en exceso, de acuerdo con el dictamen de la Comisión respectiva.

Firmado el plano, notifíquese á la Empresa por Secretaría, comuníquese al Ministerio de Hacienda y á la Comisión Financiera y vuelva este expediente á la Oficina Técnico-Administrativa la que enviará testimonio de todo lo obrado para el archivo de este Ministerio.

WILLIMAN.
JUAN P. LAMOLLE.

ACTA. — En el día 20 de Agosto de 1907, la Comisión que suscribe, en presencia del Ingeniero de la Empresa General del Puerto, señor Alain Amiot, en representación del Empresario Director de la misma, Ingeniero Juan Sillard, procedió á exa-

minar las obras de dragado de la parte del canal de acceso al Puerto, comprendido entre las líneas A-D y E-F (véase plano agregado) que se encuentran á 415 m 00 y 675 m 00, respectivamente de la línea que une los morros de los rompeolas del antepuerto.

La Comisión constató que todos los sondajes, salvo dos, excedían á la cota de 7 m 50 bajo cero y en muchos casos la diferencia era mayor de la tolerancia de *treinta centímetros* (0 m 30) que fija el artículo 65 del pliego de condiciones.

En vista de lo expresado, se resolvió, como en la recepción de la zona anterior, hacer perfiles de sonda para apreciar con mayor aproximación el excedente de volumen que, conforme con el artículo 65 ya citado, corresponde deducir del volumen que arroje la medida de las materias, calculada por arqueo en las embarcaciones.

A ese efecto, se invitó al mismo Ingeniero señor Alain Amiot, quien se hizo representar por el empleado de la Empresa señor Francisco Plazonich.

Efectuados esos perfiles y colocados en el plano adjunto, resulta que el volumen á deducir es aproximadamente de *cuatro mil metros cúbicos.*

Esta Comisión no ve inconveniente en que se proceda á la recepción provisoria de la obra indicada, teniendo presente, á los efectos que corresponden, la observación hecha más arriba respecto al exceso de dragado y observando también que entre esta zona y la anterior se encuentra un casco de embarcación que la Empresa debe extraer.

V. Benavides. — R. Penco. — Eduardo García de Zúñiga.

— — —

Enterado y firmado bajo beneficio de las observaciones de nuestra carta número 1004, de fecha de hoy, dirigida á los señores miembros de la Comisión de recepción.

Montevideo, Setiembre 5 de 1907.

Sillard.

— — —

Montevideo, Octubre 2 de 1907.

Excmo. señor Ministro de Obras Públicas.

Nos abstenemos por ahora de tomar en consideración todas las observaciones hechas por la Empresa General del Puerto al acta de fecha 20 de Agosto próximo pasado, con excepción de la que se refiere á un error en las lecturas del mareógrafo que nos sirvieron de base para los sondajes.

La Comisión en vista de lo manifestado por la Empresa á ese respecto, ordenó que se verificaran cuidadosamente las indicaciones del mareógrafo con relación á la escala de mareas de la calle Ciudadela.

Según verá V. E. por la pieza anexa número 1, los resultados de la verificación ordenada fueron:

1.° — Que la escala de la calle Ciudadela estaba exactamente colocada (dentro de un centímetro de aproximación) y

2.° — Que sus indicaciones no coincidían con las del mareógrafo, habiendo una diferencia sistemática en todas las lecturas.

El término medio de esas diferencias era de m 0.057, pero *en sentido contrario* al que aseveraba la Empresa.

Lo natural hubiera sido entonces verificar de nuevo esta experiencia con intervención de la Empresa; pero ocurrió que cuando se quiso ordenar esta verificación la escala de la calle Ciudadela había sido retirada de su sitio.

Dispusimos entonces que se comparara el mareógrafo con otra escala (la del " Depósito General Santos "). Los resultados de esta otra experiencia fueron los siguientes:

1.° — La escala se encontró colocada de acuerdo con el cero del puerto (dentro de un centímetro de aproximación).

2.° — La comparación con el mareógrafo acusa una diferencia sistemática en las lecturas, con un término medio de 0 m 082 *en el mismo sentido* que el error denunciado por la Empresa.

Ahora bien, estas diferencias traducidas en dinero importarían sólo para las dos primeras recepciones provisorias cuatro ó seis mil pesos.

Vale, pues, la pena, á nuestro juicio, no precipitar la resolución de este primer punto y como los datos obtenidos son completamente contradictorios, creemos indispensable que la Oficina Técnico-Administrativa del Puerto haga colocar una escala de mareas en las proximidades del muelle A con todas las garantías de exactitud posibles.

Los sondajes serían verificados de nuevo por esta Comisión, con asistencia de un representante de la Empresa y, en fin, la corrección á introducirse en las indicaciones del mareógrafo se obtendrían con toda seguridad haciendo efectuar lecturas prolijas en dicha escala (también con intervención de la Empresa) el mismo día que se verifiquen los sondajes.

Este procedimiento se seguiría para todas las recepciones provisorias futuras.

La Comisión saluda á V. E. con su mayor consideración.

V. Benavides. — R. Penco. — Eduardo García de Zúñiga.

Empresa General del Puerto de Montevideo.

Montevideo, Setiembre 5 de 1907.

Señores Ingenieros V. Benavides, R. Penco y Eduardo García de Zúñiga, miembros de la Comisión de Recepción del Canal del Antepuerto.

Tenemos el honor de expresar á ustedes que hemos firmado, bajo beneficio de las observaciones formuladas por la presente, el informe de las operaciones de recepción de la segunda parte del Canal de Entrada, en un largo de 260 metros contado entre las distancias de 415 y 675 metros desde la línea de los morros de las Escolleras, porque no nos es posible aceptar que se haga una reducción de volumen á nuestro perjuicio desde que ese trabajo, si es que existe realmente, viene en provecho exclusivo del Estado.

Además de las observaciones referentes á la primera zona del canal de entrada al antepuerto, contenidas en nuestra carta número 996 del 12 de Agosto próximo pasado, dirigida al señor Director de la Oficina Técnico-Administrativa y de la cual ustedes deben estar enterados, agregaremos que si se hubiesen calculado las cotas de profundidad según las lecturas hechas en la escala de marea, hubieran sido de, al menos, cinco centímetros menores que las que figuran en el plano de la Comisión de recepción; — además en el momento de los sondajes, el oleaje

que había en la rada no permitía hacer las lecturas con una apreciación de más de 10 centímetros de aproximación.

Por otra parte, para la avaluación del cubo de la 2.ª zona, se ha tomado como base, al Norte, un perfil hecho precedentemente en la antigua zona que ha sido objeto de la recepción el 1.º de Agosto próximo pasado, cuyo perfil se encuentra muy bajo porque se halla precisamente en la cercanía del casco alrededor del cual se dragó en 1906 (á —9 m 00) por orden de la Oficina Técnico-Administrativa, para hundirlo de modo que no incomode para la navegación y al Sud, el último perfil de sondajes, hecho en la segunda zona que se trataba de recibir, ha sido hecho á unos 50m. de distancia del límite Sud de dicha zona, cuando el perfil verdadero en ese límite hubiese dado cotas de menor profundidad.

Todas esas causas agregadas vienen á demostrar que no ha lugar de hacernos soportar reducciones de volumen porque, en realidad, no debe existir exceso de cubo dragado, y si lo hubiera, siendo una cantidad ínfima dado las condiciones especiales en que se efectúa el trabajo, vendría en puro y exclusivo provecho del Estado y abrigamos la esperanza que así lo juzgará esa Comisión, aconsejando que se nos pague sin reducción todo el trabajo efectuado. En cuanto al casco encontrado en la 1.ª zona del canal, hemos comprobado por medio de sondajes que los puntos más altos están á las cotas de —7 m 50 y —8 m 50 lo que no puede ser un obstáculo para el recibo del canal, dragado en toda su extensión á unos 7 m 50 bajo cero; — sin embargo, si se desea proceder á su extracción, estamos dispuestos á emplear en esa tarea los medios adecuados de que disponemos, previo acuerdo con la Oficina Técnico-Administrativa sobre el trabajo á efectuar con ese fin.

Saludamos á ustedes con nuestra mayor consideración.

Sillard.

Ministerio de Obras Públicas.

Montevideo, Octubre 18 de 1907.

Vuelva á la Oficina Técnica á la que se autoriza para que haga colocar en las proximidades del muelle A, con todas las

garantías de exactitud posibles, la escala de mareas á que hace referencia la Comisión nombrada para la recepción de los canales de entrada al Puerto de Montevideo, debiendo procederse, inmediatamente después, por la misma Comisión, á una nueva verificación de los sondajes en la forma indicada.

LAMOLLE.

Oficina Técnico-Administrativa de las Obras del Puerto.

Montevideo, Noviembre 30 de 1908.

Exemo. señor Ministro:

En cumplimiento de lo ordenado, se ha colocado la escala de mareas de que se trata, con la intervención debida de la Empresa Constructora del Puerto.

Me permito, sin embargo, hacer constar que siempre ha existido una escala de mareas en el muelle A de acuerdo con lo que indica el contrato al respecto.

Saluda á V. E. con la mayor consideración.

J. Storm.

Ministerio de Obras Públicas.

Montevideo, Diciembre 17 de 1907.

Vuelva á la Comisión á sus efectos.

LAMOLLE.

ACTA. — En Montevideo á los veinticuatro días del mes de Diciembre de 1907, reunidos los que suscriben nombrados en Comisión, para informar de acuerdo con el artículo 134 del pliego de condiciones del Puerto de Montevideo si hay lugar á la recepción provisoria del dragado del trozo del canal de entrada comprendido entre 415 y 1630 metros, procedieron á

efectuar los nuevos sondajes de conformidad con el decreto de fecha 18 de Octubre de 1907. La Comisión, sin embargo, empezó por rehacer los sondajes de la sección transversal entre los morros de las escolleras, por ser esta más fácil de establecer exactamente y con el fin de verificar la conservación de los fondos y poder comparar los nuevos sondajes con los primitivos.

Se comprobó por las observaciones simultáneas del mareógrafo y de la escala últimamente colocada en las proximidades de la punta del muelle A, que el cero del mareógrafo no está al mismo nivel del cero de la escala oficial.

El error puede apreciarse en diez centímetros, aproximadamente, hacia arriba, es decir, que el cero del mareógrafo se hallaría *diez centímetros* demasiado alto.

Ese error, sin embargo, no explica totalmente las diferencias observadas entre los sondajes anteriormente practicados y los actuales, los cuales deben en parte atribuirse al rellenamiento del canal.

En virtud de los sondajes que figuran en el plano adjunto entre las distancias arriba mencionadas, la Comisión aconseja ahora lisa y llanamente la recepción provisoria del trozo entre 415 y 1630 metros del canal de entrada.

Se hace notar que á los 1365 metros aproximadamente, contados desde la línea de los morros de la Escollera y sobre el veril Este del canal, se encuentran restos de un casco de embarcación, restos cuya extracción en parte fué hecha en 1906, según consta en la Oficina Técnica.

En caso de quedar aún parte de ellos, la Empresa deberá extraerlos dentro del plazo de garantía y en la forma que ella combine con dicha Oficina.

V. Benavides. — R. Penco. — Eduardo García de Zúñiga.

———

Montevideo, 24 de Enero de 1908.

Enterada la Empresa General del Puerto, acepta que se proceda á la recepción provisoria, lisa y llana sin reducciones de volumen, del trozo del canal de entrada desde la línea que une los morros de las Escolleras Este y Oeste del Antepuerto hasta

1630 metros de distancia, manteniendo lo dicho en su carta número 1004 del 5 de Setiembre de 1907 (agregada al presente expediente), respecto á los cascos de que habla el acta precedente.

Sillard.

Ministerio de Obras Públicas.

Montevideo, Febrero 1.° de 1908.

Informe previamente la Oficina Técnico-Administrativa de las Obras del Puerto.

LAMOLLE.

Oficina Técnico-Administrativa de las Obras del Puerto.

Montevideo, Febrero 25 de 1908.

Excmo. señor:

Este expediente se refiere únicamente al trozo del canal de entrada, situado entre las líneas trazadas transversalmente al canal á 415 y 1630 metros respectivamente de la boca de entrada al Antepuerto (línea que une los morros de los rompeolas); por consiguiente, no corresponde que se incluya como pretende la Empresa, en esta acta de recepción, el trozo situado al Norte de la primera de dichas líneas, sino proceder de acuerdo con lo indicado por la Comisión receptora declarando recibir provisoriamente el trozo del canal entre los límites arriba indicados.

Saluda á V. E. con la mayor consideración.

J. Storm.

Ministerio de Obras Públicas.

Montevideo, Febrero 27 de 1908.

Vistos: Estableciéndose en el acta precedente que no hay inconveniente en proceder á la recepción provisoria del dragado de la parte del canal de acceso al puerto comprendida entre las líneas marcadas en el plano que se acompaña y que se encuentra á 415 metros y 1630 metros respectivamente de la línea que une los morros de los rompeolas del antepuerto, declárase que la Administración se recibe provisoriamente, con arreglo al contrato respectivo, de dicha zona dragada.

La Empresa del Puerto queda obligada á proceder á la extracción de los restos de cascos que se encuentren en el canal dragado, dentro del plazo de garantía y de acuerdo con la Oficina Técnico-Administrativa.

Firmado el plano, notifíquese á la Empresa por Secretaría, comuníquese al Ministerio de Hacienda y á la Comisión Financiera y vuelva este expediente á la Oficina Técnico-Administrativa, la que enviará testimonio de todo lo obrado para el archivo de este Ministerio.

WILLIMAN.
JUAN P. LAMOLLE.

Recepción de obras en el dique de ribera

Oficina Técnico-Administrativa de las Obras del Puerto.

Montevideo, Diciembre 30 de 1907.

Excmo. señor Ministro de Obras Públicas, Ingeniero don Juan P. Lamolle.

Teniendo la Administración interés en abrir al servicio público la parte del terraplén construído en la playa de la Aguada, al Sur de la prolongación de la calle Pacheco, y siendo preciso, conforme lo indica el pliego de condiciones de las Obras del Puerto, proceder previamente al recibo pro-

visorio de las obras allí ejecutadas por la Empresa Constructora, (artículo 95 del pliego de condiciones), me permito proponer á V. E. que se proceda á dicha recepción de acuerdo con el artículo 134. Si así se resolviese, se dignaría V. E. nombrar la Comisión que menciona dicho artículo.

Saluda á V. E. con el más alto respeto.

J. Storm.

Ministerio de Obras Públicas.

Montevideo, Enero 11 de 1908.

Atenta la necesidad manifestada por la Oficina Técnico-Administrativa de las Obras del Puerto, de proceder á la recepción provisoria de la parte del terraplén construído en la playa de la Aguada, al Sur de la prolongación de la calle Pacheco, se resuelve, de acuerdo con el artículo 134 del pliego de condiciones, nombrar una Comisión compuesta del señor Ingeniero Juan Storm, Director de la Oficina Técnica y de los Ingenieros señores Peneo y García de Zúñiga, del Departamento Nacional de Ingenieros, para que procedan conforme á lo establecido en el expresado artículo 134.

Notifíquese á la Empresa y á los Ingenieros nombrados y fecho, vuelva á la Oficina Técnico-Administrativa, á sus efectos.

LAMOLLE.

ACTA. — En Montevideo, en el día de hoy 21 de Enero de 1908, la Comisión que suscribe, en presencia del Director de la Empresa General del Puerto, Ingeniero don Juan Sillard, procedió á examinar las obras ejecutadas en el dique de ribera y el terraplén entre ese dique y el murallón antiguo de la playa de la Aguada, y encontró que esas obras están ejecutadas en las condiciones estipuladas en el contrato, en la zona limitada por una recta paralela al eje de la calle Francisco Tajes y distante del mismo diez y seis metros y medio al Sur, y otra recta que une un punto sobre el dique de ribera distante once metros y medio al Norte del eje de la calle Pa-

checo y Obes con otro sobre el antiguo murallón, distante tres metros y medio al Sur del mismo eje, todo de conformidad con el plano anexo.

Esta Comisión no vé, por consiguiente, inconveniente en que se proceda á la recepción provisoria de la zona mencionada, marcada en el plano con las letras A, B, C, D.

Para constancia de lo expuesto se labra la presente acta.

J. Storm. — R. Penco. — Eduardo García de Zúñiga. — Sillard.

Ministerio de Obras Públicas.

Montevideo, Enero 23 de 1908.

Resultando del acta levantada por los ingenieros comisionados, que no hay inconveniente en proceder á la recepción provisoria de las obras ejecutadas en el dique de ribera y el terraplén entre ese dique y el murallón antiguo de la playa de la Aguada, en virtud de haber sido ejecutadas esas obras en las condiciones estipuladas en el contrato respectivo, declárase que la Administración se recibe provisoriamente, con arreglo al contrato, de las referidas obras comprendidas en la zona limitada por una recta paralela al eje de la calle Francisco Tajes y distante del mismo 16 metros y medio al Sud y otra recta que une un punto sobre el dique de ribera distante once metros y medio al Norte del eje de la calle Pacheco y Obes con otro sobre el antiguo murallón distante tres metros y medio al Sud del mismo eje, cuya zona se halla marcada en el plano adjunto con las letras A, B, C, D.

Notifíquese á la Empresa General del Puerto por Secretaría, comuníquese á quienes corresponda, vuelva este expediente á la Oficina Técnico-Administrativa del Puerto y publíquese.

WILLIMAN.
JUAN P. LAMOLLE.

Recepción provisoria de una parte del muelle A

Oficina Técnico-Administrativa de las Obras del Puerto.

Montevideo, Enero 16 de 1908.

Excmo. señor Ministro de Obras Públicas, Ingeniero don Juan P. Lamolle.

Hallándose terminado en casi toda su extensión el muelle de madera (Maciel), que forma el costado Oeste del muelle A y siendo necesario dar más comodidades para las operaciones de carga y descarga en el Puerto, considero de utilidad librar de inmediato todo ese muelle al servicio público. Pero es necesario de acuerdo con el artículo 95 del Pliego de Condiciones de las Obras del Puerto, proceder previamente al recibo provisorio de la parte de esa obra que aun no se ha recibido, por cuya razón solicito de V. E., si lo tiene á bien, se digne nombrar la Comisión que deberá intervenir en esa recepción de acuerdo con el artículo 134.

Saludo á V. E. con el más alto respeto.

J. Storm.

Ministerio de Obras Públicas.

Montevideo, Enero 16 de 1908.

Atenta la necesidad manifestada por la Oficina Técnico-Administrativa de las Obras del Puerto, de proceder á la recepción provisoria de la parte del muelle Maciel, construído por la Empresa del Puerto, se resuelve, de acuerdo con el artículo 95 del Pliego de Condiciones, nombrar una Comisión compuesta del señor Ingeniero don Juan Storm, Director de la Oficina Técnica y de los Ingenieros Penco y García de Zúñiga, del Departamento Nacional de Ingenieros, para que procedan conforme á lo establecido en el expresado artículo 95.

Notifíquese á la Empresa y á los Ingenieros nombrados y fecho vuelva á la Oficina Técnico-Administrativa á sus efectos.

LAMOLLE.

Acta. — En Montevideo, en el día de hoy 21 de Enero de 1908, la Comisión que suscribe, en presencia del Director de la Empresa General del Puerto, Ingeniero don Juan Sillard, procedió á examinar las obras ejecutadas en el costado Oeste del muelle A, desde la línea D. C. indicada en el plano adjunto, hacia afuera; obras que consisten en un muelle de madera con tablestacas y revestimiento de piedra del talud del terraplén. Se encontró que ese trabajo en una extensión de ciento diez metros y quince centímetros (110 m. 15 c.) contados desde la línea D. C. está ejecutado en las condiciones estipuladas en los proyectos aprobados y en las órdenes de servicio dadas á la Empresa y de conformidad con lo establecido en el Pliego de Condiciones.

Esta Comisión no vé, por consiguiente, inconveniente en que se proceda á la recepción provisoria de la extensión de 110.15 metros de la obra indicada, trozo marcado en el plano A. B. C. D.

Para constancia de lo expuesto, se labra la presente acta.

J. Storm. — R. Penco. — Eduardo García de Zúñiga. — J. Sillard.

Ministerio de Obras Públicas.

Montevideo, Enero 23 de 1908.

Vistos: Resultando del acta levantada por los ingenieros comisionados, que no hay inconveniente en proceder á la recepción provisoria de una extensión de 110 metros 15 centímetros de obra ejecutada en el costado Oeste del muelle A, desde la línea D. C. indicada en el plano adjunto hacia afuera; obra que consiste en un muelle de madera con tablestacas y revestimiento de piedra del talud del terraplén, y la cual se ha ejecutado en las condiciones prescriptas en los respectivos proyectos y órdenes de servicio dadas á la Empresa por la Oficina Técnico-Administativa, declárase que la Administración se recibe provisoriamente, con arreglo al contrato (artículos 95 y 134 del pliego de condiciones), de la parte de obra que queda indicada.

En observancia de la resolución comunicada á la Oficina Técnico-Administrativa en la nota de fecha 2 de Octubre de 1906, se habilita dicho trozo de 110 metros 15 centímetros, el que unido á los demás trozos ya recibidos y habilitados se destinan conjuntamente al servicio oficial de vaporcitos, al atraque de los vapores de la carrera á Buenos Aires y á carga y descarga general.

La Oficina Técnico-Administrativa indicará á la Capitanía del Puerto y á la Dirección General de Aduanas las zonas reservadas á sus respectivas embarcaciones de tráfico, de modo á no entorpecer el movimiento de los guinches, é indicará tambien la zona que ocuparán los vapores de aquella carrera, dejando establecidas las correspondientes señales en el muelle.

Las ubicaciones que señale la Oficina Técnica serán provisorias.

Notifíquese á la Empresa General del Puerto por Secretaría, comuníquese á quienes corresponda, vuelva este expediente á la Oficina Técnica á sus efectos y publíquese.

WILLIMAN.
Juan P. Lamolle.

Recepción provisoria de obras del muelle A

Oficina Técnico-Administrativa de las Obras del Puerto.

Montevideo, Mayo 11 de 1908.

Excmo. señor Ministro de Obras Públicas, Ingeniero don Juan P. Lamolle.

Estando por acabarse la faja de adoquinado en el muelle A que facilitará el acceso á la parte Este de dicho muelle, á cuyo muro hay la intención de hacer atracar, por el momento, los vapores que hacen la carrera á Buenos Aires y los ríos, conviene abrir la parte correspondiente de dicho muelle al servicio público, por cuya razón solicito que se nombre la

Comisión receptora conforme establece el artículo 134 del Pliego de Condiciones de las Obras del Puerto.

Al examinar los trabajos allí ejecutados se encontrará que el adoquinado no llena exactamente las condiciones que marca el Pliego de Condiciones; pero esta Oficina no ha creído oportuno proceder al rechazo de los adoquines — lo que en realidad correspondería hacer en muchos casos — visto el gran apuro que hay para utilizar todo lo que se pueda del muelle A, y teniendo en cuenta especialmente que la Empresa no dispone de mayor cantidad de adoquines; tanto es esto así, que la lentitud con que ha procedido al adoquinado es, en gran parte, debida á que no tenía, á veces, disponible ese material.

Esta Oficina propondrá á la Comisión receptora, que se establezca en el acta, que los defectos que se notan en el adoquinado deban ser subsanados antes que expire el plazo de garantía.

Igualmente encontrará la Comisión, que las piedras labradas del coronamiento del muro del muelle no tienen las dimensiones exactas, conforme al contrato, ni están trabajadas tan bien como está estipulado, defectos que han motivado que aun no esté abonado ese trabajo. La Empresa ha propuesto que se haga una rebaja en el precio por esa razón.

La causa por que no se ha exigido que sean sacadas y repuestas por otras esas piedras, es la misma que se ha tenido en cuenta respecto al adoquinado, por lo cual se propondrá á la Comisión receptora que se haga mención de esos defectos en el acta, conforme establece para estos casos el artículo 134 del contrato, y se podrá también exigir que sean subsanados estos defectos dentro de un plazo determinado, si es que la Administración no obsta por aceptar una rebaja del precio que propone la Empresa.

Saluda á V. E. con la más alta consideración.

J. Storm.

Ministerio de Obras Públicas.

Montevideo, Mayo 11 de 1908.

Atenta la necesidad manifestada por la Oficina Técnico-Administrativa de las Obras del Puerto de proceder á la recepción provisoria de la parte concluída del muelle A, y que puede inmediatamente utilizarse, se resuelve, de acuerdo con el artículo 134 del Pliego de Condiciones, nombrar una Comisión compuesta del señor Ingeniero don Juan Storm, Director de la Oficina Técnica; del señor Ingeniero don Luis Andreoni, de la misma Oficina y de los Ingenieros señores Penco y García de Zúñiga del Departamento Nacional de Ingenieros, para que procedan conforme á lo establecido en el expresado artículo 134.

Notifíquese á los Ingenieros nombrados y fecho, vuelva á la Oficina Técnica á sus efectos.

LAMOLLE.

ACTA. — En Montevideo, á catorce de Mayo de mil novecientos ocho, la Comisión que suscribe, en presencia del Director de la Empresa General del Puerto, Ingeniero don A. Amiot, en cumplimiento del decreto del Poder Ejecutivo del 11 del corriente, procedió á examinar las obras ejecutadas en el muelle A, á los efectos de la recepción provisoria de las mismas, según lo dispuesto por el artículo 134 del Pliego de Condiciones.

Dichas obras indicadas en el adjunto plano son:

1.° Metros lineales 15.66 (quince metros y sesenta y seis centímetros) de muro de muelle con su muro de vuelta en el arranque del muelle A, en la bocacalle Maciel y 25 de Agosto.

2.° Metros lineales 304.34 (trescientos cuatro metros y treinta y cuatro centímetros) de muro de muelle en los costados Oeste, Norte y Este del muelle A, con el adoquinado mamposteado, postes de amarrazón, escaleras y argollones correspondientes.

3.° Metros cuadrados 25.593.49 (veinticinco mil quinientos noventa y tres metros y cuarenta y nueve decímetros) de ado-

quinado, con su relativo terraplén, en la zona señalada en el plano con las letras A, B, C, U, D, E, F, G, H, I, K, L, M, N, deduciendo el área ocupada por la Empresa.

4.° Metros cuadrados 436.20 (cuatrocientos treinta y seis metros y veinte decímetros) de adoquinado y vereda, con su relativo terraplén, en la zona T, O, P, Q, R, S.

5.° Metros cuadrados 2.565.69 de adoquinado (sin terraplén) — dos mil quinientos sesenta y cinco metros y sesenta y nueve decímetros — en la zona señalada en el plano con las letras A, B, U, V, X, O, T.

Las obras examinadas están ejecutadas de acuerdo con las condiciones estipuladas en los proyectos aprobados con excepción del coronamiento de piedra labrada del muro del muelle A y del adoquinado.

Todas las piedras de dicho coronamiento no tienen las dimensiones establecidas en el contrato y las caras vistas de muchas de ellas no están trabajadas con la prolijidad debida.

En cuanto al adoquinado, tampoco está ejecutado de acuerdo con todas las condiciones del contrato, pues gran cantidad de adoquines no tienen las dimensiones establecidas, los adoquines de cada hilera no son de igual ancho, muchas juntas tiene una anchura mayor de un centímetro y las caras vistas de los adoquines rosados no son planas. Además el adoquinado presenta varios hundimientos.

J. Storm. — *L. Andreoni.* — *R. Penco.* — *Eduardo García de Zúñiga.*—*A. Amiot.*

Montevideo, Mayo 15 de 1908.

Excmo. señor Ministro de Obras Públicas, Ingeniero don Juan P. Lamolle.

La Comisión que suscribe tiene el honor de remitir á V. E. el acta de la inspección que en cumplimiento del decreto de fecha 11 del corriente, ha practicado en las obras ejecutadas por la Empresa General del Puerto de Montevideo en el muelle A, á los efectos de la recepción provisoria de las mismas.

Se consigna en dicha acta, firmada de conformidad por el Director de la Empresa, que todas las obras están ejecutadas

de acuerdo con las condiciones establecidas en los proyectos aprobados, con excepción del coronamiento de piedra labrada del muro del muelle A y con excepción del adoquinado.

Todas las piedras de dicho coronamiento no tienen las dimensiones establecidas en el contrato y las caras vistas de muchas de ellas no están trabajadas con la prolijidad debida, como lo reconoce la misma Empresa en el acta de inspección. Se podría, por consiguiente, exigirle la sustitución de dichas piedras por otras preparadas según el Pliego de Condiciones y dibujos de ejecución, tanto más, cuanto que la Oficina Técnico-Administrativa, por las deficiencias expuestas, no ha admitido dichas piedras en los certificados de pago, á menos que el Superior Gobierno, en vista de que la imperfección de las mencionadas piedras no afecta la solidez de la obra, resolviese recibirlas mediante una equitativa reducción en el precio.

En cuanto al adoquinado, que tampoco se ejecutó de acuerdo con todas las condiciones del contrato, se podría exigir á la Empresa su renovación, pero teniendo en cuenta la apremiante urgencia que tiene el Estado de utilizar las obras hechas y la absoluta imposibilidad en que se encuentra la Empresa de rehacer rápidamente el trabajo, por no tener la existencia necesaria de adoquines, ni poderla ahora conseguir en breves plazos, esta Comisión opina que se podría recibir provisoriamente el adoquinado hecho, toda vez que la Empresa se obligase á empezar en seguida su compostura, sacando las escabrosidades de la cara vista á los adoquines rosados, sustituyendo los adoquines que por sus reducidas dimensiones dejan excesiva separación de sus contíguos, corrigiendo los hundimientos, en fin, repasando todo el adoquinado para que quede en las mejores condiciones posibles, dada la disparidad de los adoquines empleados, dejando todo el trabajo terminado dentro del plazo que la Administración estableciese y siempre en la inteligencia, que esta recepción, no servirá de precedente para los demás trabajos iguales que la Empresa aun tiene que ejecutar en cumplimiento del contrato.

Saludan al señor Ministro con el mayor respeto.

J. Storm. — L. Andreoni. — R. Penco. — Eduardo García de Zúñiga.

Ministerio de Obras Públicas.

Montevideo, Mayo 21 de 1908.

Vistos: Resultando del acta levantada por los ingenieros comisionados para inspeccionar las obras ejecutadas por la Empresa General del Puerto en el muelle A, que dichas obras han sido efectuadas de acuerdo con las condiciones establecidas en los proyectos aprobados, con excepción del coronamiento de piedra labrada del muro de dicho muelle y del adoquinado;

Considerando: que, sin embargo de lo expuesto, los Ingenieros comisionados aconsejan la recepción provisoria de todas las obras, con la condición de una rebaja en el precio del coronamiento de piedra labrada del muro del muelle A, y la obligación por parte de la Empresa de proceder de inmediato á corregir todas las deficiencias que presenta el adoquinado construido;

Considerando: que al aconsejar ese temperamento la Comisión se funda en que si bien algunas de las piedras del referido coronamiento no tienen las dimensiones prefijadas ni la superficie exterior está trabajada con la prolijidad debida, esa circunstancia no afecta á la solidez de la obra y que en cuanto al adoquinado existe apremiante urgencia en utilizarlo de inmediato, hallándose, por otra parte, impedida la Empresa para poder rehacer con la rapidez necesaria dicho adoquinado por falta de material y en la imposibilidad de adquirirlo en un plazo breve.

En atención á estas consideraciones, el Poder Ejecutivo,

RESUELVE:

1.º Declarar que la Administración se recibe provisoriamente, de las siguientes obras:

A) 15 metros 66 centímetros de muro de muelle con su muro de vuelta en el arranque del muelle A, en la bocacalle Maciel y 25 de Agosto.

B) 304 metros 34 centímetros de muro de muelle en los costados Oeste, Norte y Este del muelle A, con el adoquinado mamposteado, postes de amarrazón, escaleras y argollones correspondientes.

C) 25.593 metros 49 decímetros de adoquinado, con su terraplén correspondiente, en la zona señalada en el plano adjunto con las letras A, B, C, U, D, E, F, G, H, I, K, L, M, N, deducida el área ocupada por la Empresa.

D) 436 metros 20 decímetros de adoquinado y vereda, con su terraplén relativo, en la zona marcada en dicho plano con las letras T, O, P, Q, R, y S.

E) 2.565 metros 69 decímetros de adoquinado (sin terraplén) en la zona señalada en aquel plano con las letras A, B, U, V, X, O y T.

La recepción provisoria que se autoriza es á condición de que la Empresa General del Puerto debe sufrir, por una parte, descuento de diez por ciento sobre el importe del cubo de piedra del coronamiento del muelle A que se recibe, quedando obligada, por otra parte, la misma Empresa á subsanar, dentro del término máximo de cuatro meses, todas las deficiencias de ejecución del adoquinado de dicho muelle, conforme á lo indicado por la Comisión en su nota precedente.

Esta recepción no servirá de precedente, en ningún caso, para los demás trabajos de la misma naturaleza que la Empresa debe ejecutar en cumplimiento de su contrato.

2.° En observancia de la resolución comunicada á la Oficina Técnico-Administrativa en la nota de fecha 2 de Octubre de 1906, se habilita el costado Este del muelle A al atraque de los vapores de la carrera á Buenos Aires.

3.° La Oficina Técnico-Administrativa indicará á la Capitanía del Puerto y á la Dirección General de Aduanas los servicios á que se destinarán las diversas partes de dicho muelle.

4.° Notifíquese por Secretaría á la Empresa General del Puerto, comuníquese á quienes corresponda, vuelva este expediente á la Oficina Técnica á sus efectos y publíquese.

WILLIMAN.
JUAN P. LAMOLLE.

Recepción provisoria de la escollera Oeste, del espigón A, terraplén en la Aguada, etc.

Oficina Técnico-Administrativa de las Obras del Puerto.

Montevideo, Agosto 20 de 1908.

Excmo. señor Ministro de Obras Públicas, Ingeniero don Juan P. Lamolle.

Estando terminada la construcción de la escollera Oeste y la parte del terraplén de la playa de la Aguada con su correspondiente dique de ribera entre las calles Venezuela y Lima, corresponde proceder al recibo de dichas obras, con cuyo fin me permito solicitar sea nombrada la Comisión receptora, conforme establece el artículo 134 del Pliego de Condiciones.

Saludo á V. E. con mi alta consideración.

J. Storm.

Ministerio de Obras Públicas.

Montevideo, Agosto 26 de 1908.

Vista la comunicación de la Oficina Técnico-Administrativa de las Obras del Puerto, dando cuenta que está terminada la construcción de la escollera Oeste y parte del terraplén de la playa de la Aguada, con su correspondiente dique de ribera, comprendido entre las calles Venezuela y Lima, se resuelve, de acuerdo con el artículo 134 del Pliego de Condiciones respectivo, nombrar una Comisión compuesta de los Ingenieros Luis Andreoni, Eduardo García de Zúñiga y Roberto Penco, para que procedan conforme á lo establecido en el referido artículo 134.

Notifíquese á la Empresa y á los Ingenieros nombrados y vuelva á la Oficina Técnico-Administrativa á sus efectos.

LAMOLLE.

Oficina Técnico-Administrativa de las Obras del Puerto.

Montevideo, Setiembre 16 de 1908.

Excmo. señor Ministro de Obras Públicas, Ingeniero don Juan P. Lamolle.

Tengo el honor de poner en conocimiento de V. E. que la Empresa General del Puerto se ha presentado á esta Oficina manifestando que habiendo sido notificada por ese Ministerio que se va á proceder á la recepción provisoria de la escollera Oeste y de parte del terraplén de la playa de la Aguada, solicita se proceda también á la recepción provisoria del espigón A y del dique de cintura, entre los espigones A y B.

Considerando justo el pedido de la Empresa, me permito someterlo á V. E. á fin de que si lo cree conveniente, nombre la Comisión para las verificaciones correspondientes, de acuerdo con el artículo 134 del Pliego de Condiciones.

Saludo á V. E. con el más alto respeto.

L. Andreoni.

Ministerio de Obras Públicas.

Montevideo, Setiembre 18 de 1908.

Vista la comunicación de la Oficina Técnico-Administrativa relacionada con la recepción provisoria del espigón A y dique de cintura comprendido entre los espigones A y B, se resuelve, de acuerdo con lo establecido en el artículo 134 del Pliego de Condiciones respectivo, nombrar una Comisión compuesta de los señores Ingenieros don Luis Andreoni, don Roberto Penco y don Eduardo García de Zúñiga, para que procedan conforme á lo dispuesto en el expresado artículo 134.

En el caso que la Comisión nombrada para dictaminar respecto de la recepción de la escollera Oeste y de parte del terraplén de la playa de la Aguada, no se hubiera expedido, se integrará esa Comisión con la que se nombra por esta resolución á los efectos de producir un solo informe.

Notifíquese á la Empresa y á los ingenieros nombrados y fecho, vuelva á la Oficina Técnico-Administrativa á sus efectos.

LAMOLLE.

ACTA. — En Montevideo, en el día de hoy 23 de Setiembre de 1908, la Comisión que suscribe, en presencia del señor Ingeniero Alain Amiot, en representación de la Empresa General del Puerto, procedió á examinar la escollera Oeste, el espigón A, el dique de cintura entre los espigones A y B, la zona A, B, C, D, del terraplén de la playa de la Aguada y el trozo A, D, del dique de ribera que figuran en el plano adjunto.

Se encontró que esas obras están ejecutadas de acuerdo con las condiciones estipuladas en los proyectos aprobados, las órdenes de servicio dadas á la Empresa y de conformidad con lo establecido en el contrato.

Esta Comisión no ve, pues, inconveniente en que se proceda á la recepción provisoria de las mencionadas obras, es decir: la escollera Oeste, el espigón A, el dique de cintura entre los espigones A y B, la zona Á, B, C, D, del terraplén de la playa de la Aguada y el trozo A, D, del dique de ribera.

Para constancia de lo expuesto se labra la presente acta.

L. Andreoni. — R. Penco. — Eduardo García de Zúñiga. — A. Amiot.

Ministerio de Obras Públicas.

Montevideo, Diciembre 10 de 1908.

Vistos: Estableciéndose en el acta precedente que no hay inconveniente en proceder á la recepción provisoria de la escollera Oeste, del espigón A, de la parte del dique de cintura comprendido entre los espigones A y B y de la zona A, B, C, D, del terraplén de la playa de la Aguada y del trozo A, D, del dique de ribera, señalados en el plano adjunto, declárase que la Administración se recibe provisoriamente de las referidas obras.

Firmado el plano, notifíquese á la Empresa General del Puerto por Secretaría, comuníquese al Ministerio de Hacienda y á la Comisión Financiera y vuelva este expediente á la Oficina Técnico-Administrativa, la que enviará testimonio de todo lo obrado para el archivo de este Ministerio y publíquese.

WILLIMAN.
JUAN P. LAMOLLE.

Recepción provisoria de los dragados de la Dársena II

Oficina Técnico-Administrativa de las Obras del Puerto.

Montevideo, Setiembre 11 de 1908.

Excmo. señor Ministro de Obras Públicas, Ingeniero don Juan P. Lamolle.

Me permito solicitar de V. E. que sea nombrada una Comisión conforme establece el artículo 134 del Pliego de Condiciones de las Obras del Puerto, para proceder á la recepción provisoria de los dragados de la Dársena II que acaban de terminarse.
Saluda á V. E. con el más alto respeto.

L. Andreoni.

Ministerio de Obras Públicas.

Montevideo, Setiembre 14 de 1908.

Vista la comunicación de la Oficina Técnico-Administrativa de las Obras del Puerto relativa á la recepción provisoria de los dragados de la Dársena II que acaban de terminarse, se resuelve, de acuerdo con el artículo 134 del Pliego de Condiciones del Puerto, nombrar una Comisión compuesta del Ingeniero don Víctor Benavides, de la Oficina Técnico-Administrativa y de los señores Ingenieros don Roberto Penco y

don Eduardo García de Zúñiga del Departamento Nacional de Ingenieros, para que procedan conforme á lo establecido en el expresado artículo 134.

Notifíquese á la Empresa y á los señores Ingenieros nombrados y fecho, vuelva á la Oficina Técnico-Administrativa á sus efectos.

LAMOLLE.

ACTA. — En Montevideo, á los veintidós días del mes de Setiembre del año 1908, los que suscriben, nombrados en Comisión para informar, de acuerdo con el artículo 134 del Pliego de Condiciones, si hay lugar á la recepción provisoria del dragado de la Dársena número 2, y estando presente el representante de la Empresa General del Puerto, señor A. Amiot, procedieron á efectuar los sondajes que figuran en tinta roja en el plano adjunto.

De dichos sondajes resulta que en la zona A, B, C, D, H, I, J, K, las profundidas están, con sólo pequeñísimas diferencias para el perfil entre el espigón y el muelle B, dentro de los límites establecidos en aquel Pliego de Condiciones.

En la zona A, B, C, D, E, F, que fué dragada anteriormente á — 7 m 50, los sondajes acusan profundidades inferiores á — 7 m 50 por los rellenamientos que se han producido.

En consecuencia, puede recibirse provisoriamente el dragado de la Dársena número 2.

V. Benavides. — R. Penco. — Eduardo García de Zúñiga. — Sillard.

Ministerio de Obras Públicas.

Montevideo, Noviembre 26 de 1908.

Vistos: Estableciéndose en el acta precedente, que no hay inconveniente en proceder á la recepción provisoria del dragado de la Dársena número 2, declárase que la Administra-

ción se recibe provisoriamente, con arreglo al contrato respectivo, del referido dragado.

Firmado el plano, notifíquese á la Empresa por Secretaría, comuníquese al Ministerio de Hacienda y á la Comisión Financiera y vuelva este expediente á la Oficina Técnico-Administrativa, la que enviará testimonio de todo lo obrado para el archivo de este Ministerio.

WILLIMAN.
JUAN P. LAMOLLE.

V

ASUNTOS DIVERSOS

Oficina Técnico-Administrativa de las Obras del Puerto.

Oficina Técnico-Administrativa de las Obras del Puerto.

Montevideo, Diciembre 30 de 1907.

Excmo. señor Ministro de Obras Públicas, Ingeniero don Juan P. Lamolle.

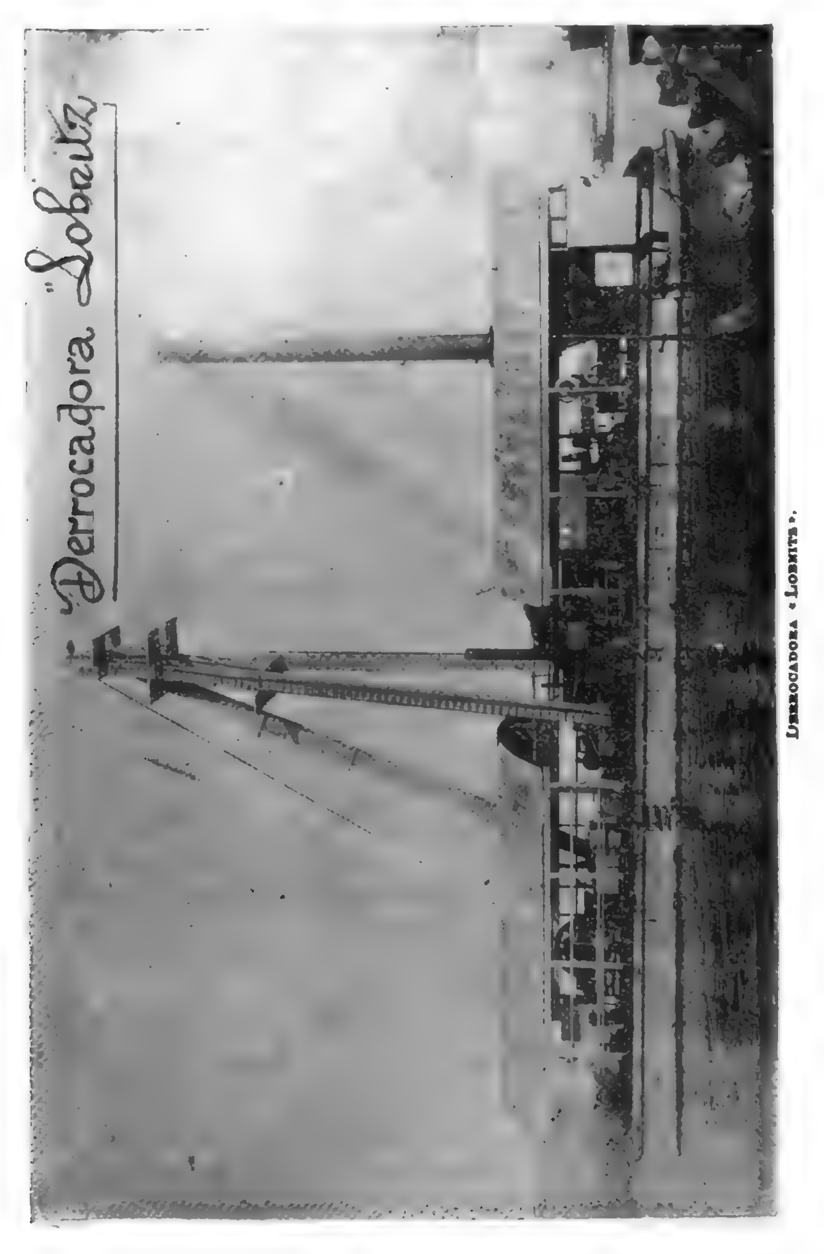
Me permito proponer que el Estado adquiera de inmediato una máquina rompedora de roca denominada "Lobnitz Roc-keutter" que eventualmente necesitamos para profundizar una parte del antepuerto donde se encuentra la roca á poca profundidad y que de inmediato sería de grande utilidad para acelerar la construcción de los muros de quai, empleando esa máquina en la profundización del subsuelo rocoso de la ribera entre los muelles A y B, conforme lo que he tenido oportunidad de explicar á V. E. verbalmente.

Esa máquina incluso una chata é instalación con pilón que pesa alrededor de 15 toneladas, cuesta en Europa entre 6.000 y 7.000 libras esterlinas, según los informes que tengo.

Considero que sería oportuno pedir telegráficamente al señor Ingeniero Guerard, que se sirva iniciar de inmediato la adquisición de ese útil, estableciéndose que este deberá poder romper roca hasta una profundidad de 15 metros bajo agua.

Tengo noticia de que la Empresa Constructora del Puerto averiguó precios y plazo de entrega de una tal máquina y por consiguiente, podrá encontrar el señor Guérard adelantadas

las gestiones si se dirige para obtener esos datos á la Empresa en París.



Derrocadora «Lobnitz».

Si esa máquina llegara pronto se podría emplearla en la construcción de los muelles con lo que se acelerarán mucho los

trabajos, pudiendo efectuarse además una economía para el Estado tal vez mayor de unos $ 100.000.

Esa máquina también podría utilizarse en varios de los trabajos hidráulicos á iniciarse, como por ejemplo: la construcción del Puerto de La Paloma y la canalización de varios arroyos donde existe subsuelo de roca.

Dios guarde á V. E. muchos años.

J. Storm.

Oficina Técnico-Administrativa de las Obras del Puerto.

Montevideo, Enero 29 de 1908.

Exemo. señor Ministro de Obras Públicas, Ingeniero don Juan P Lamolle.

Tengo el honor de elevar á V. E. la nota número 1.064 de la Empresa Constructora del Puerto, en la cual trasmite la contestación que recibió referente al precio y plazo para la entrega de una máquina de romper roca "Lobnitz". De esa nota y conferencias que he tenido posteriormente con el Director de la Empresa, de acuerdo con instrucciones de V. E., resulta que la Empresa se ofrece para adquirir por cuenta del Estado una máquina derrocadora "Lobnitz", con un pilón de 20 toneladas por la suma de £ 6430, puesta á bordo, en Glasgow. Esa máquina será de construcción semejante á la que se construyó para el puerto de Blyth, cuya especificación se agrega, pero adaptada al peso del pilón, que en este caso, es de 20 toneladas y en el caso de Blyth, era de 15.

Con la máquina debemos también adquirir las piezas de repuesto indicadas en la lista adjunta, cuyo costo es de £ 1.112 13 ch. 0 d.

Saludo á V. E. con toda consideración.

J. Storm.

Empresa General del Puerto de Montevideo.

Montevideo, Enero 18 de 1908.

Señor Director de la Oficina Técnico-Administrativa, Ingeniero don Juan Storm.

De acuerdo con el deseo de usted y con las conversaciones que hemos tenido, el 14 del corriente mes he telegrafiado á mis socios en París, como sigue:

" Arkada, París (15 de Enero de 1908). Debemos concre- " tarnos á ser simplemente intermediarios sin comisión para " la compra de " Derocheuse ". Digan si las bases 6430 libras " esterlinas y 3 meses plazo de construcción aun son válidas " y si se puede tratar sobre ellas ".

Tengo el honor de trasmitir á usted la contestación que acabo de recibir por cable.

" Arkada, Montevideo. El precio 6430 libras esterlinas com- " prende " Derocheuse " con chata construída de acero y sin " piezas de repuesto franco á bordo Glasgow sin beneficio alguno " ni responsabilidad para nosotros. Haremos la compra con- " forme deseos é instrucciones del Gobierno ".

Por otra parte, el correo de París del 27 de Diciembre próximo pasado, nos trae precios de repuestos y un plano que comunicaré á usted si lo desea.

He tratado de trasmitir á ustedes esos datos verbalmente esta tarde y mando á ustedes esta nota por no haber podido conseguirlo.

Saludamos á usted señor Director con la mayor consideración.

J. Sillard.

Ministerio de Obras Públicas.

Montevideo, Febrero 6 de 1908.

Vistas las negociaciones seguidas entre la Oficina Técnico-Administrativa, con autorización del Ministerio de Obras Públicas, y la Empresa General del Puerto de Montevideo, para la adquisición de una máquina " Lobnitz "; y

Considerando: que esa adquisición, con carácter urgente, responde, en primer término, al propósito de acelerar la construcción de las obras del puerto en la parte que se refiere á la fundación de las pilas, en los emplazamientos en que el subsuelo rocoso se halle á escasa profundidad y cuya terminación por el sistema único de aire comprimido, que actualmente se emplea, retardaría por un largo tiempo, mientras que con la aplicación de los dos sistemas se podrán terminar en un plazo relativamente breve;

Considerando: que esa adquisición se hace también imperiosa é indispensable al fin de destinar dicha máquina á profundizar la parte del antepuerto en que se ha encontrado el subsuelo rocoso á menos profundidad que la necesaria, así como también para utilizarla en la canalización de ríos y en la construcción del puerto de La Paloma próxima á emprenderse;

Considerando: que la Empresa General del Puerto se ofrece á adquirir por cuenta del Estado la referida máquina "Lobnitz", con un pilón de 20 toneladas, por la suma de £ 6.430.

SE RESUELVE:

Adquirir por intermedio de la Empresa General del Puerto de Montevideo una máquina "Lobnitz" con pilón de 20 toneladas y con las especificaciones contenidas en los pliegos agregados, por el precio de £ 6.430, puesta á bordo en Glasgow.

Resuélvese adquirir, asimismo, por intermedio de dicha Empresa, las piezas de repuesto para la referida máquina, que se detallan en la nómina adjunta, por el precio de £ 1.112.13s., puestas también á bordo en Glasgow.

La Empresa del Puerto traspasará al Gobierno las obligaciones que contraiga con ella la casa constructora, para la buena ejecución de dicha máquina y piezas de repuesto, y las garantías que le otorgue para el fiel cumplimiento de esas obligaciones.

Diríjase al señor ingeniero don Adolfo Guerard la nota acordada respecto á la fiscalización de dichas construcciones.

Los fletes de la máquina y piezas de repuesto, así como el montaje de aquélla, correrán por cuenta de la Administración.

Diríjase la comunicación correspondiente al Ministerio de Relaciones Exteriores á fin de que el señor Cónsul de la República en Glasgow intervenga en el contrato de fletamento de los referidos materiales y máquinas.

Las erogaciones que ocasione la compra de la máquina de que se trata se imputarán á los recursos autorizados por la ley de fecha 15 de Enero del corriente año, para gastos extraordinarios del puerto.

Notifíquese y comuníquese á quienes corresponda.

WILLIMAN.
JUAN P. LAMOLLE.

Oficina Técnico-Administrativa de las Obras del Puerto.

Montevideo, Abril 8 de 1908

Exemo. señor Ministro de Obras Públicas, Ingeniero don Juan P. Lamolle.

Me es grato elevar para la consideración de V. E. las especificaciones de la máquina derrocadora "Lobnitz", cuya adquisición se hace de acuerdo con la resolución gubernativa de fecha 6 de Febrero de 1908 y que la Empresa General del Puerto acaba de remitir á esta Oficina.

Como V. E. notará, se ha convenido en que un mecánico de la misma fábrica venga á dirigir el montaje de la maquinaria y para enseñar su manejo, debiendo el Estado abonar á dicha persona su pasaje de 2.ª clase de ida y vuelta y un sueldo de francos 150 por semana.

Durante el tiempo del viaje, su sueldo será la mitad ó sea á razón de 75 francos por semana.

Considero la venida de dicha persona una cosa esencial para asegurar el buen funcionamiento del aparato y me permito solicitar que V. E. apruebe dicho arreglo, como también otorgar la autorización necesaria para adquirir un pilón adicional de 15 toneladas que vale £ 390, el que según afirmaciones de la fábrica es necesario para trabajos á hacerse en profundidades desde 5 á 9 metros. (véase carta de Lobnitz fecha 2 de Marzo de 1908).

J. Storm.

Ministerio de Obras Públicas.

Montevideo, Mayo 7 de 1908.

Visto: Apruébase el contrato celebrado entre la Empresa General del Puerto de Montevideo y los señores Lobnitz y C.ª Ld. para la construcción de una máquina de ese nombre por cuenta del Gobierno.

Autorízase la contratación del mecánico á que se refiere dicho contrato con el objeto de dirigir el montaje de aquella máquina y enseñar su manejo. El estado abonará al referido mecánico un pasaje de 2.ª clase de venida y regreso y un sueldo de 150 francos semanales, sueldo que quedará reducido á la mitad, ó sea 75 francos por semana, durante el término del viaje.

Autorízase asimismo la adquisición de un pilón adicional de 15 toneladas para la referida máquina Lobnitz, por el precio de 390 libras esterlinas.

Las erogaciones que se autorizan se imputarán á los recursos fijados por la ley de 15 de Enero del corriente año para gastos extraordinarios del puerto de Montevideo.

Comuníquese y publíquese.

WILLIMAN.
JUAN P. LAMOLLE.

Dragado de un canal para el acceso de las embarcaciones del tráfico

Empresa General del Puerto de Montevideo.

Montevideo, Enero 31 de 1908.

Señor Director de la Oficina Técnico-Administrativa, Ingeniero don Juan Storm.

Con objeto de permitir á las embarcaciones del tráfico utilizar el canal B-A (véase el plano adjunto) que la Empresa excavó á su costo, y que une la Dársena II á la excavación

del *refouleur* " Requin ", y posibilitar, así, la entrega rápida y habilitación al servicio público de una zona del terraplén de ribera, de unos cien metros de ancho aproximadamente, cuya ejecución se llevaría adelante con preferencia hasta dejarla á la cota prevista, tenemos el honor de pedir á usted excavar, á más ó menos (—6m00), un canal B-D y una excavación D-E para el " Requin ".

Este trabajo hará posible, si alcanzamos á —6 m 50, alimentar el *refouleur* " Requin " con la draga marina "Uruguay I ", lo que permitirá dar un gran impulso á la ejecución del terraplén, — y más tarde formará una vía de acceso fácil, en beneficio de los depósitos fiscales del Mercado de Frutos.

Esperamos, pues, que esa Oficina, teniendo en vista los beneficios que resultarán para el tráfico, dispondrá la ejecución, por cuenta del Estado, del canal B-D y excavación D-E que utilizaremos en vez del canal B-A y excavación correspondiente, librados al público.

Saludamos á usted, señor Director, con nuestra mayor consideración.

J. Sillard.

Oficina Técnico-Administrativa de las Obras del Puerto.

Montevideo, Febrero 6 de 1908.

Excmo. señor Ministro de Obras Públicas, Ingeniero don Juan P. Lamolle.

Estudiada por esta Oficina la proposición que la Empresa del Puerto formula en la nota número 1069, fecha 31 de Enero próximo pasado, que adjunta elevo á manos de V. E., creo que ella es conveniente á los intereses fiscales, por cuanto el canal B A, cuya profundidad mínima es de 3 m. 50, permitirá llegar con embarcaciones de cabotaje á un punto del terraplén de ribera pronto para terminarse, en el cual se podrán instalar comodidades necesarias para la descarga y embarque de mercaderías. El canal B-D que se pide, además de facilitar los terraplenamientos con la utilización de la draga " Uruguay I " en el transporte de arenas hasta el refouleur

"Requin" permitirá el acceso de los barcos al muelle del Mercado de Frutos (depósito fiscal), acceso que es hoy muy difícil en baja marea.

Por otro lado, Excmo. señor, teniendo en cuenta que el largo dragado en el canal de entrada al Puerto á la cota definitiva, alcanza ya á unos 2.200 metros más ó menos, distancia á la cual fondean en rada los paquetes de ultramar y donde los fondos naturales son suficientes prácticamente para la entrada y salida al Puerto de los trasatlánticos, aun en baja marea, debido á ser esos fondos de barro muy blando, conviene que si se accede á la solicitud de la Empresa se establezca que se den por terminados los dragados de dicho canal y que la cantidad de metros cúbicos que aun quedan dentro del total previsto para los dragados á ejecutarse en él, por detalle estimativo del proyecto en ejecución, que asciende en números redondos á 150.000 m^3, se aplique hasta donde sea necesario (100.000 m^3 más ó menos) para la ejecución del canal B-D, que tendrá entre 35 y 40 metros de ancho y una profundidad de — 6.50 m. necesaria para el cruce de la draga marina.

J. Storm.

Ministerio de Obras Públicas.

Montevideo, Febrero 6 de 1908.

Vista la propuesta formulada por la Empresa General del Puerto para el dragado del canal B-D, delineado en el plano adjunto; y

Considerando: que el dragado de dicho canal, además de facilitar los terraplenamientos, con la utilización de la draga Uruguay I, permitirá el acceso de los barcos al muelle del Mercado de Frutos (depósito fiscal), y atento á lo informado por la Oficina Técnico-Aministrativa de las Obras del Puerto;

SE RESUELVE:

Aceptar la proposición de la Empresa General del Puerto para el dragado de dicho canal B-D, el que tendrá un ancho entre 35 y 40 metros y una profundidad de — 6 metros 50.

En consideración á la extensión que tiene ya el dragado del canal de entrada al Puerto á la cota definitiva y que alcanza más ó menos á unos 2.200 metros, lo que permite la entrada y salida de los trasatlánticos aun en mareas bajas, se dispone dar por terminados los dragados de dicho canal y que se aplique, en cuanto sea necesario, el importe correspondiente á la cantidad de metros cúbicos sobrantes del total previsto para esos dragados, á la ejecución del canal B-D que se autoriza.

Notifíquese á la Empresa á fin de que preste su conformidad á lo resuelto, en el bien entendido que la modificación dispuesta no podrá dar lugar á reclamaciones de ninguna especie por parte de la Empresa.

Comuníquese y vuelva á la Oficina Técnica á sus efectos.

WILLIMAN.
JUAN P. LAMOLLE.

Adquisición de un rosario de baldes para la draga

Oficina Técnico-Administrativa de las Obras del Puerto.

Montevideo, Abril 8 de 1908.

Excmo. señor Ministro de Obras Públicas, Ingeniero don Juan P. Lamolle.

Habiendo averiguado de acuerdo con instrucciones de V. E. el costo de un rosario de baldes para dragar roca, á aplicarse á una de las dragas " Uruguay III " ó " Uruguay IV ", resulta que es de francos 20.350 (veinte mil trescientos cincuenta), conforme consta en la nota de la Empresa General del Puerto. Siendo urgente esa adquisición para dragar los materiales deshechos por la derrocadora " Lobnitz ", solicito que V. E. autorice dicha compra, que, á juicio del que suscribe, podrá imputarse al rubro " Gastos extraordinarios del Puerto ".

J. Storm.

Ministerio de Obras Públicas.

Montevideo, Abril 30 de 1908.

En atención á las causas invocadas en la precedente nota, autorízase á la Oficina Técnico Administrativa de las Obras del Puerto para la adquisición, por la suma de 20.350 francos, de un rosario de baldes destinados á una de las dragas Uruguay III ó IV con el objeto de dragar los materiales deshechos por la derrocadora " Lobnitz ".

Líbrese orden de pago por la suma de $ 3.795.28 equivalente á la cantidad de francos expresada, con imputación á la ley de fecha 15 de Enero próximo pasado, que arbitró recursos para gastos extraordinarios del puerto.

Comuníquese y publíquese.

WILLIMAN.
JUAN P. LAMOLLE.

No se hace lugar á la devolución de garantía pedida por la Empresa General del Puerto

---

Empresa General del Puerto de Montevideo.

Montevideo, Diciembre 2 de 1907.

A S. E. el señor Ministro de Obras Públicas, Ingeniero don Juan P. Lamolle.

Tenemos el honor de reiterar á V. E. en la forma que mejor proceda, nuestro pedido de devolución de la fianza de nuestra Empresa, que está depositada en el Banco Comercial.

Saludamos á V. E. con nuestra consideración más distinguida.

J. Sillard.

Ministerio de Obras Públicas.

Montevideo, Diciembre 4 de 1907.

Informe la Oficina Técnico-Administrativa de las Obras del Puerto.

LAMOLLE

Oficina Técnico-Administrativa de las Obras del Puerto.

Montevideo, Marzo 28 de 1908.

Excmo. señor:

Por el estado atrasado en que se encuentra la construcción del Puerto, no se ha podido y aún estamos lejos de poder recibir obras por el valor que indica el contrato para que se pueda devolver á la Empresa la fianza.

Me permito devolver adjunto el expediente que se relaciona con un anterior pedido análogo, de la Empresa constructora del Puerto.

Dios guarde á V. E. muchos años.

J. Storm.

Ministerio de Obras Públicas.

Montevideo, Abril 6 de 1908.

Informe la Comisión Financiera de las Obras del Puerto.

LAMOLLE.

Comisión Financiera de las Obras del Puerto.

Montevideo, Junio 30 de 1908.

Excmo. señor:

Esta Comisión se ha impuesto del nuevo pedido formulado por la Empresa del Puerto sobre devolución de la fianza constituída de conformidad con el artículo 96 del pliego de condi-

ciones y considera que no es procedente acceder, por ahora, á esa devolución.

El artículo 133 del referido pliego de condiciones y el 21 de la Ley de 7 de Noviembre de 1899 establecen que " la fianza " no podrá ser devuelta al contratista hasta que se haya re- " cibido de él, *en debida forma*, un conjunto de obras que im- " porte cuatro millones de pesos " y los artículos 134 y 135 del precitado pliego determinan los procedimientos á seguirse para la recepción provisoria y para la definitiva.

Mientras esos procedimientos no se lleven á cumplimiento, no hay razón ni derecho para pretender la devolución de la fianza.

Así lo resolvió el P. E. con fecha 16 de Diciembre de 1905 y así corresponde que se resuelva en esta nueva petición, desde que las circunstancias no han cambiado, ni se han llenado los requisitos que prescriben los mencionados artículos del pliego de condiciones.

Saludo á V. E. atentamente.

Juan C. Blanco,
Presidente.

P. Mañé,
Secretario.

Ministerio de Obras Públicas.

Montevideo, Julio 9 de 1908.

Vista la presentación hecha por la Empresa General del Puerto de Montevideo reiterando el pedido de devolución de la fianza depositada en el Banco Comercial;

Vistos los informes de la Oficina Técnico-Administrativa y de la Comisión Financiera de las Obras del Puerto; y

Considerando: que el artículo 133 del pliego de condiciones y el 21 de la ley de 7 de Noviembre de 1899 establecen que " la fianza no podrá ser devuelta al empresario hasta que se haya recibido de él, en debida forma, un conjunto de obras que importe cuatro millones de pesos; "

Considerando: que según lo manifestado por la Oficina Técnico-Administrativa la situación actual de los trabajos está lejos aún de permitir el recibo de obras por el valor in-

dicado, faltando por lo tanto la condición esencial fijada para efectuar la devolución de la fianza depositada;

Considerando: que esa garantía, así como la que establece el artículo 132 del citado Pliego de Condiciones responde á asegurar la perfecta ejecución de las obras del Puerto.

SE RESUELVE:

No ha lugar á la devolución solicitada, comuníquese, publíquese y archívese.

WILLIMAN.
JUAN P. LAMOLLE.

Prolongación del muelle de pescadores

Oficina Técnico-Administrativa de las Obras del Puerto.

Montevideo, Julio 21 de 1908.

Excmo. señor Ministro de Obras Públicas, Ingeniero don Juan P. Lamolle.

Existiendo unos fierros sumergidos cerca de la extremidad del muelle que se construye para los pescadores en la prolongación de la calle Wáshington, que constituyen un peligro para las embarcaciones, esta Oficina considera que hay conveniencia en prolongar dicho muelle hasta cubrir esos fierros que forman parte de un casco perdido sobre el cual está construída la cabeza del muelle.

Esa prolongación se haría en un largo de 14 metros, dándole 10 metros de ancho y el costo sería de $ 2.100, aplicando el precio por metro cuadrado que da la licitación, más el valor del exceso de madera que resulta de la mayor longitud de pilotes y mayor cantidad de postes de amarrazón.

Si V. E. aprobara lo propuesto, el gasto expresado deberá imputarse al rubro "Gastos extraordinarios del Puerto", (Ley 15 de Enero de 1908).

Saludo á V. E. con mi más alta consideración.

J. Storm.

Ministerio de Obras Públicas.

Montevideo, Julio 23 de 1908.

En mérito de lo manifestado por la Oficina Técnico-Administrativa del Puerto en la precedente nota,

SE RESUELVE:

Autorizar á dicha Oficina para prolongar el muelle de pescadores que se construye en la continuación de la calle Wáshington, en una extensión de 14 metros de largo por 10 metros de ancho, cuyo costo asciende á la suma de $ 2.100, que se imputará á los recursos fijados por la ley de 15 de Enero del corriente año para gastos extraordinarios del Puerto.

Comuníquese y publíquese.

WILLIMAN.
JUAN P. LAMOLLE.

Levantamiento de construcciones existentes y expropiación de servidumbres

---

Ministerio de Fomento.

Montevideo, Febrero 8 de 1906.

Acercándose la época de la construcción de los muros de muelle que se hallarán situados frente á las propiedades ribereñas destinadas, por lo general, á barracas de depósito con sus respectivos muelles de carga y descarga que, indudablemente, serán perjudicados por las referidas construcciones, considera este Ministerio que ha llegado el momento de adoptarse una línea de conducta uniforme para ordenar la demolición de los mismos dentro de las leyes vigentes y de la relativa á la construcción del puerto á fin de evitar protestas y demoras que pueden contrariar los trabajos del puerto y dar lugar á reclamaciones por parte de la Empresa Constructora en el caso de que se entorpezcan los trabajos. Desde ya se presenta el caso mencionado con la barraca de frutos pertenecientes al Banco Hipotecario á quien hace tiempo y en estos días se ha vuelto á

intimar la remoción del muelle que posee en un punto del dique de ribera y hasta la fecha no se ha podido conseguir que cumpla con esa orden.

El señor Presidente del Banco y uno de los vocales del mismo se han presentado ayer á este Ministerio declarando que no darán cumplimiento á esa orden por considerarla improcedente é injusta y si estas circunstancias se reproducen por otros propietarios, serán de consecuencias funestas para la ejecución de los trabajos.

En vista de las observaciones que anteceden, la Comisión Financiera se servirá informar acerca del punto indicado, *á la mayor brevedad posible*, aconsejando el procedimiento á seguirse dada la urgencia de tener que tomar una resolución de carácter general al respecto.

Debo significar á esa Comisión que la Empresa General del Puerto ha reclamado la disponibilidad de área libre, dentro de quince días perentorios, para poder continuar el terraplenamiento detrás del dique de ribera.

Como antecedente, se adjunta el expediente relativo á las notificaciones de demolición de muelles y casillas de baños que anteriormente se hicieron por este Ministerio á los respectivos interesados, demolición que no se ha cumplido hasta ahora.

Saluda á esa Comisión muy atentamente.

JUAN A. CAPURRO.

A la Comisión Financiera de las Obras del Puerto.

Comisión Financiera de las Obras del Puerto.

Montevideo, Febrero 15 de 1906.

Excmo. señor Ministro de Fomento, Ingeniero don Juan A. Capurro.

La Comisión Financiera se ha impuesto de la nota de V. E., fecha 8 del corriente y pasa á contestarla debidamente.

Hace referencia, en primer término, la citada nota, á las medidas que deben adoptarse con relación á los muelles de propiedad particular que existan en la parte Norte de la bahía, frente á la

zona en que han de construirse los muros de muelles para las dársenas del puerto.

Sobre este punto, observa la Comisión que hay necesidad, como requisito previo, de requerir de la Oficina Técnica un croquis de las instalaciones existentes en esa parte de la bahía, con determinación precisa de su ubicación y de las propiedades ó establecimientos á que accedan.

Obtenido el antecedente indicado, la Comisión Financiera informará á V. E. sobre las medidas que, en su concepto, deban adoptarse respecto del primer punto á que se contrae la precitada nota, pudiendo adelantar, desde luego, que varias de las referidas instalaciones pertenecen al Estado y que algunas otras, como los muelles de las barracas de Gorlero, Pons, Dussinague, Puig y Argentina, sólo emanan de permisos administrativos con carácter precario y revocable.

En cuanto al segundo punto, relativo á las instalaciones existentes en la zona del dique de ribera, esto es, entre la prolongación de las calles Nueva York y General Freire, la Comisión entiende que no se trata ya de adoptar una medida general, sino de llevar á ejecución la que fué adoptada oportunamente por el Poder Ejecutivo, de acuerdo con lo dictaminado por esta Comisión.

En efecto, en la citada zona del dique de ribera sólo existen *siete* instalaciones que avanzan sobre las aguas de la bahía y que se clasifican así:

Cuatro de casillas de baños y *tres* de muelles denominados, respectivamente, de " Caprario " de " Cutbill " y del " Mercado de Frutos ".

La construcción de las instalaciones de baños fué autorizada administrativamente con carácter provisional y con la obligación, por parte de los interesados, *de demolerlas á la simple intimación de la autoridad,* según consta establecido en los permisos respectivos de fecha 31 de Agosto y 17 de Noviembre de 1885, y por lo que hace á los muelles, el denominado de " Cutbill " pertenece al Estado, según es de notoriedad, no teniendo los propietarios de los otros dos, — el de Caprario y del Mercado de Frutos, — ningún derecho legalmente adquirido sobre el dominio Nacional que les permitiere hacer construcciones en las costas y en las aguas de la bahía de Montevideo. En mérito de las circunstancias y antecedentes que quedan relacionados, el Poder Ejecutivo, con fecha 29 de Agosto de 1903 y visto lo informado

por la Comisión Financiera, resolvió que se intimase á los dueños de las casillas de baños y de los muelles " Caprario " y " Mercado de Frutos " la demolición de tales construcciones dentro del término de noventa días, bajo apercibimiento de hacerse por la autoridad á costa de los mismos interesados.

En cuanto al muelle denominado " Cutbill ", se pasó nota al Ministerio de Hacienda para los informes y procedimientos del caso por tratarse de una propiedad del Estado. (fj. 7 vta. del expediente relativo).

Dictada la referida resolución, se hizo saber á los propietarios de las casillas de baños, señores Joaquín Uranga, Manuela Uranga y Dionisia C. de Sulé y á los propietarios del muelle denominado de " Caprario ", señores Narciso, Carlos, Rita y María Caprario, Juan A. Escudero y José M. Clara, según consta á foja 8 y siguientes del citado expediente, *sin que ninguna de esas personas haya hecho observación alguna ni formulado oposición hasta el presente.*

El único que se ha presentado ante V. E. reclamando perjuicios y pretendiendo su reconocimiento en vía administrativa, es el Banco Hipotecario.

Atento los hechos expuestos, la solución que se impone no es proyectar una medida general sobre las instalaciones existentes en la zona del dique de ribera, sino llevar á cumplimiento, como lo ha dicho la Comisión, la que ya se dictó por el Poder Ejecutivo, y fué notificada sin haberse producido ningún reclamo por parte de los interesados, con excepción del Banco Hipotecario.

En consecuencia, considera la Comisión que lo que corresponde es fijar la fecha en que la Empresa del Puerto quedará habilitada para proceder á la demolición de las casillas de baños y del muelle de Caprario y notificar, por intermedio de la Escribanía de Hacienda, á los propietarios de las referidas instalaciones, que *desde esa fecha en adelante* se practicará la demolición, á efecto de que queden prevenidos y puedan retirar los útiles y objetos de uso personal que en las mismas instalaciones tengan depositados, así como las maderas, puntales, armazones, fierros, etc., de las casillas y muelles, previo abono, en este último caso, del costo de la demolición.

Por lo que hace al muelle del " Mercado de Frutos ", única instalación que ha motivado reclamo por parte de su propietario, la Comisión Financiera ha dictaminado extensamente y por repetidas veces en el asunto.

Las opiniones consignadas en sus dictámenes, las ratifica nuevamente la Comisión y entiende que lo que procede es pronunciarse separadamente, — en el expediente respectivo, — no haciendo lugar al reconocimiento administrativo de perjuicios que pretende el Banco Hipotecario, señalándole un nuevo término de sesenta días para la demolición ordenada, sin perjuicio de las acciones de que se crea asistido el mismo Banco para acudir á los Tribunales, si lo cree conveniente.

Con lo expuesto deja contestada la nota de V. E. fecha 8 del corriente y condensando, ahora, la Comisión sus conclusiones manifiesta:

I. — Que en cuanto á las instalaciones existentes en la zona de los muros de muelle — parte Norte de la bahía — debe requerirse de la Oficina Técnica el croquis que se indica en la presente nota, como antecedente previo á las resoluciones á dictarse sobre ese punto.

II. — Que debe llevarse á ejecución lo resuelto por el Poder Ejecutivo con fecha 29 de Agosto de 1903 en lo relativo á las instalaciones de casillas de baños y del muelle denominado de "Caprario", en la zona del dique de ribera, haciendo saber por la Escribanía de Hacienda á los propietarios del citado muelle y casillas *desde qué fecha en adelante* se procederá á la demolición, para que queden prevenidos á los efectos que en esta misma nota se expresa.

III. — Que respecto del muelle denominado de "Cutbill", siendo de propiedad del Estado, como resulta de todas las informaciones, puede procederse desde luego y sin más trámites á la demolición.

IV. — Que en lo relativo al muelle del "Mercado de Frutos", corresponde pronunciarse separadamente, — en el expediente respectivo — no haciendo lugar á los reclamos formulados, por los motivos y fundamentos que ha aducido la Comisión Financiera y el señor Fiscal de Gobierno á quien se dió vista del asunto.

Saludo al señor Ministro atentamente.

Juan C. Blanco,
Presidente.

P. Mañé,
Secretario.

Ministerio de Fomento.

Montevideo, Marzo 30 de 1906.

Pase á la Oficina Técnico Administrativa de las Obras del Puerto para que suministre los antecedentes pedidos en la primera parte de la nota precedente é informe sobre los demás puntos en ella contenidos.

CAPURRO.

Oficina Técnico-Administrativa de las Obras del Puerto.

Montevideo, Junio 7 de 1906.

Excmo. señor Ministro:

En cumplimiento de la resolución que antecede, tengo el honor de remitir adjunto un croquis indicativo de los muelles de propiedad particular que existen sobre la bahía de Montevideo en la parte Norte de la Ciudad.

En cuanto á los otros tres puntos de la nota de la Comisión Financiera sobre los que V. E. ordenó informe, esta Oficina debe manifestarle lo siguiente:

Que se procedió por la Escribanía de Gobierno y Hacienda á la notificación sin que ninguno de los propietarios de las instalaciones que avanzan sobre la bahía hiciere observación (exceptuando el Banco Hipotecario por el muelle del Mercado de Frutos); que el muelle denominado "Cutbill" ya ha sido demolido; y que, por último, en lo que se refiere al muelle del "Mercado de Frutos" se está construyendo la prolongación resuelta por decreto de 20 de Febrero del corriente año.

Dios guarde á V. E. muchos años.

J. Storm.

Ministerio de Fomento.

Montevideo, Junio 30 de 1906.

Con lo informado y el croquis adjunto, vuelva á la Comisión Financiera.

CAPURRO.

Comisión Financiera de las Obras del Puerto.

Montevideo, Agosto 4 de 1908.

Excmo. señor Ministro de Obras Públicas, Ingeniero don Juan P. Lamolle.

Con ocasión de una entrevista celebrada últimamente por la Comisión Financiera con el Ingeniero Storm, Jefe interino de la Oficina Técnica, le fué manifestado por este señor, que debe procederse de inmediato al terraplenamiento de la parte de la bahía que ha de constituir el muelle de ribera, al Este del muelle B., zona comprendida entre la prolongación de las calles Bartolomé Mitre y Convención, pasándose en seguida á terraplenar la parte complementaria del mismo muelle de ribera entre la prolongación de las calles Bartolomé Mitre y Colón.

La circunstancia mencionada motiva que la Comisión Financiera se expida ahora sobre este asunto, que quedó en suspenso por indicación del señor Ministro Capurro, en razón de que no era conveniente impedir el tráfico por los muelles particulares establecidos en la parte Norte de la bahía hasta tanto que los trabajos del Puerto no hubieran avanzado lo necesario y se hubiesen habilitado otros muelles para efectuar el servicio de aquellos.

Las obras del Puerto, pues, se hallan hoy, según informa la Oficina Técnica, en el estado de adelanto que permite proceder á los terraplenamientos expresados y, por otra parte, se han habilitado ya nuevos muelles que pueden reemplazar á los existentes de propiedad particular.

Llenadas así las condiciones exigidas, ha llegado la oportunidad que preveía ese Ministerio para el levantamiento ó demolición de los muelles particulares situados en la parte Norte de la bahía.

El número de esos muelles y su ubicación, así como los nombres de los dueños de las propiedades á que ellos acceden, se hallan señalados en el *croquis* que se acompaña trazado por la propia Oficina Técnica.

Entre la prolongación de las calles Maciel é Ituzaingó, todos los muelles existentes, con excepción de tres, son *fiscales*.

Es únicamente en la zona comprendida entre la prolongación de esta última calle (Ituzaingó), y la de Convención, donde la

generalidad de los muelles pertenece á particulares, siendo, sin embargo, su construcción y su uso, en la casi totalidad, meramente precarios y en virtud de permisos emanados de la Administración y revocables á voluntad.

Atentos, en consecuencia, los motivos y antecedentes expuestos, corresponde y así lo aconseja la Comisión, que por la Escribanía de Gobierno y Hacienda se intime á los propietarios de muelles particulares situados en la parte Norte de la Bahía y cuyos nombres se designan en el croquis mencionado, el levantamiento ó demolición de esos muelles dentro del plazo de *treinta días*, á contar desde la intimación, y bajo apercibimiento de efectuarse el levantamiento á su costa.

La intimación debe hacerse, en primer término, á los propietarios de los muellles existentes en la zona comprendida entre la prolongación de las calles Ituzaingó y Convención.

En tal sentido, cree la Comisión que V. E. debe resolver, á fin de evitar toda demora ó entorpecimiento por falta de prevención, de los trabajos de terraplenamientos á efectuarse de inmediato.

Saluda atentamente á V. E.

Juan C. Blanco,
Presidente.

A. Hoffman,
Secretario ad hoc.

Ministerio de Obras Públicas.

Montevideo, Setiembre 3 de 1908.

Visto lo manifestado por la Comisión Financiera en la precedente nota y en virtud del estado de adelanto en que se hallan las obras del Puerto, pase á la Escribanía de Gobierno y Hacienda para que intime á los propietarios de los muelles particulares situados en la parte Norte de la bahía, cuyos nombres se designan en el croquis adjunto, y en primer término á los propietarios de los muelles existentes en la zona comprendida entre la prolongación de las calles Ituzaingó y Convención, el levantamiento ó demolición de esos muelles dentro del plazo de treinta días á contar desde la fecha de la intimación y bajo apercibimiento de efectuarse el levantamiento á su costa.

Comuníquese y publíquese.

WILLIMAN.
JUAN P. LAMOLLE.

Comisión Financiera de las Obras del Puerto.

Montevideo, Setiembre 8 de 1908.

Excmo. señor Ministro de Obras Públicas, Ingeniero don Juan P. Lamolle.

Dada la circunstancia de que entre los diversos muelles cuyo levantamiento se ha ordenado y á que se refirió esta Comisión en su nota fecha 4 de Agosto último, hay algunos que acceden á propiedades que tienen á su favor derechos de servidumbre sobre la bahía, considera conveniente la misma Comisión que se autorice al señor Fiscal de Hacienda para que inicie juicio de expropiación respecto de esas servidumbres.

Los propietarios de los terrenos que tienen tal derecho de servidumbre son los siguientes: Sucesión de don Avelino Lerena, doña Estanislada M. de Lessa y don Luis B. Supervielle, Seydoux & C.º, don G. Vignale, don Narciso Farriols, don Pedro Risso y sucesión de don Luis Risso, según así se determina en el " Estudio legal de las propiedades cercanas al Puerto ", practicado en el año de 1907, por orden del Ministerio de Fomento (páginas 24 y 52 y plano adjunto á la obra).

En cuanto á los terrenos submarinos de propiedad particular, sólo hay que expropiar, según el mismo estudio, una pequeña área de dos mil metros cuadrados, comprendida en mayor extensión, perteneciente á doña Rafaela Aneiro de Puig (páginas 22 y 53 de la precitada obra).

Con todo, esta Comisión solicitará nuevos informes de la Oficina Técnica en previsión de que las obras del Puerto, con motivo de ulteriores ampliaciones, reclamasen la ocupación ó consolidación de otras áreas submarinas que perteneciesen á particulares y, si así sucediese, dará conocimiento á V. E. para la autorización que deberá conferirse también al señor Fiscal.

Ahora, por lo que hace al derecho de expropiación que corresponde al Estado y que debe hacerse efectivo, desde luego, en las servidumbres mencionadas y en los dos mil metros cuadrados del terreno submarino perteneciente á la señora Rafaela Aneiro de Puig, — la ley 7 de Noviembre de 1899, lo establece expresamente en su artículo 18, que dice así:

" Declárase expropiables por causa de utilidad pública,

" todos los *terrenos* ó *propiedades* que sean necesarios para
" la construcción de las obras del Puerto y para la extrac-
" ción de materiales con el mismo objeto. Queda sujeta la
" propiedad privada á las servidumbres de *tránsito* y de *ocu-
" pación temporaria,* rigiendo para esos casos las disposicio-
" nes pertinentes de la ley de 4 de Diciembre de 1899 ".

En mérito, pues, de lo que dejo manifestado, V. E. se ha de servir conferir al señor Fiscal de Hacienda la autorización necesaria para proceder en el sentido indicado, remitiéndole, como antecedente de la resolución de V. E., la presente nota ó su testimonio en forma.

Saludo atentamente á V. E.

Juan C. Blanco,
Presidente.

P. Mañé,
Secretario.

Comisión Financiera de las Obras del Puerto.

Montevideo, Setiembre 14 de 1908.

Excmo. señor Ministro de Obras Públicas, Ingeniero don Juan P. Lamolle.

Ampliando lo expresado en la nota de esta Comisión, de fecha 8 del corriente, relativa á las servidumbres á expropiarse en la parte Norte de la bahía, según lo establece el " Estudio Legal de las Propiedades Cercanas al Puerto " — debo manifestar á V. E. que las obras del Puerto reclamarán la ocupación ó consolidación, no sólo de los 2.000 metros de terreno submarino, de propiedad particular que indica ese " Estudio " (pagina 22) y que mencionó la referida nota, sino de algunos terrenos más que se hallan en la misma condición de submarinos y de pertenecer á particulares, como lo afirma el precitado " Estudio Legal " (página 18).

La Comisión se abstiene de entrar en la faz jurídica del asunto, porque no es de su atribución, sin perjuicio, con todo, de pronunciarse en cada caso, siempre que su dictamen fuese requerido por V. E., pero considera conveniente dejar consignado que de acuerdo con los nuevos datos que ha obtenido de la Oficina Técnica, los terrenos que se encuentran en

la expresada condición y que están comprendidos en la zona de los terraplenamientos, son los señalados con los números 31, 32, 35, 36, 37, 52, 53 y 61 en el plano que acompaña á la obra " Estudio Legal de las Propiedades, etc., etc. ".

La superficie total de esos terrenos es de 16.735 metros (incluyendo la del número 10, que está en el Antepuerto y que no hay que expropiar por el momento), — y corresponden en propiedad, según el " Estudio Legal ", á las señoras de Lessa, de Aneiro y de Jackson, á la sucesión Lerena y á los señores Supervielle, Seydoux, Vignale y Farriols, esto es, á las mismas personas — con excepción de la señora de Jackson — que pueden invocar derechos de servidumbre, prescindiendo de la correspondiente á don Pedro Risso y á la sucesión de don Luis Risso.

Si la expropiación del terreno submarino comprende por el hecho la de la servidumbre anexa al terreno firme, será por consiguiente, un punto á esclarecer y á fijar por el señor Fiscal respectivo, como también el derecho de propiedad en si mismo que aleguen los particulares.

La Comisión Financiera, por tanto, se limita á enunciar que los terrenos submarinos precitados están comprendidos en la zona de los terraplenamientos para las obras del Puerto y que esos terrenos, *según el " Estudio Legal "* pertenecen á particulares.

En consecuencia, la Comisión se permite indicar á V. E. la conveniencia de dar conocimiento al señor Fiscal respectivo de lo manifestado en la presente nota á los efectos de la expropiación á que hubiere lugar.

Saludo atentamente á V. E.

Juan C. Blanco,
Presidente.

P. Mañé,
Secretario.

Fiscalía de Gobierno de primer turno.

Excmo. señor:

El infrascripto no ha estudiado los títulos de los propietarios que se mencionan en la precedente nota de la Comisión Financiera, ni ha tenido por qué hacerlo con motivo de la

presente vista. Sabe, sin embargo, que así como existe un interesante estudio de dichos títulos efectuado por el doctor Otero con motivo del actual proyecto de puerto, existe otro estudio del doctor don José Ladislao Terra con motivo del proyecto que para la misma obra presentó al Cuerpo Legislativo cuando desempeñaba el Ministerio de Hacienda; — y sabe asimismo el Fiscal que suscribe, que en el primero de los estudios que se acaban de nombrar se reconocen los derechos de los ribereños de la referencia, ya á las servidumbres sobre la bahía, ya sobre la propiedad de los terrenos submarinos, mientras que en el estudio del doctor Terra, las conclusiones son, en general, completamente contrarias.

En esas condiciones el infrascripto debe limitarse — y basta para el objeto de este dictamen — á aconsejar á V. E. que, sin reconocer de plano el alcance de los títulos pertenecientes á los propietarios mencionados por la Comisión Financiera, se limite á disponer que el señor Fiscal de Hacienda inicie los juicios de expropiación que correspondan, según resulte del estudio previo de los referidos títulos.

V. E., no obstante, resolverá como lo estime más acertado.

Montevideo, Setiembre 17 de 1908.

L. Varela.

Ministerio de Obras Públicas.

Montevideo, Setiembre 22 de 1908.

Vistas las notas de la Comisión Financiera de las Obras del Puerto de Montevideo de fechas 8 y 14 del corriente, respecto á la expropiación de servidumbre en la parte Norte de la bahía con motivo de la construcción de las obras del puerto y de conformidad á lo dictaminado por el señor Fiscal de Gobierno de primer turno, el Poder Ejecutivo

RESUELVE:

Pasen dichas notas al señor Fiscal de Hacienda para que inicie los juicios de expropiación que corresponde según resulte del estudio previo de los respectivos títulos y cuyas expropiaciones se declaran de carácter urgente.

Comuníquese y publíquese.

WILLIMAN.
JUAN P. LAMOLLE.

Construcción de vías férreas de acceso á los muelles en Bella Vista

Ministerio de Obras Públicas.

Montevideo, Octubre 2 de 1908.

Habiendo el Ministerio requerido de la Empresa del Ferrocarril Central del Uruguay el presupuesto relativo al establecimiento de vías férreas de acceso á los muelles del Estado, situados en Bella Vista, dicha Empresa ha enviado el que se acompaña y sobre el cual se servirá informar esa Oficina.

JUAN P. LAMOLLE.

A la Oficina Técnico-Administrativa de las Obras del Puerto.

Ramal y desvíos propuestos para el Puerto de Montevideo

COSTO APROXIMADO

Materiales:

Núm. 3	Juegos de agujas y corazones, (32.244 ks. por metro lineal) completos, á $ 360.00	$ 1.080 00
Núm. 1	Corazón diamante, completo	480 00
L. M. 860	de vía (32.244 ks.) con durmientes de Quebracho, á $ 5.00 — $ 4.300.00 Menos, 492 durmientes, más ó menos, que no se necesitarán en el muelle, $ 787.20	3.512 80
Núm. 685	Durmientes corona de Quebracho con clavos de hierro galvanizado, á $ 1.70	1.164 50
Núm. 3	Descarriladores y "palos blancos", á $ 20.00	60 00
L. M. 150	Contra-rieles (material usado) para curvas, á $ 0.70	105 00
Núm. 1	Puerta corrediza á la entrada	105 00
		$ 6.552 30

Mano de obra:

Núm. 3	Colocación de agujas y corazones, á $ 35.00	105.00
Núm. 1	Colocación del corazón diamante, en vía número 1	25 00
L. M. 500	Colocación de vía completa, incluso durmientes corona, á $ 0.70	350 00
L. M. 360	Colocación de vía sobre los muelles, á $ 0.50	180 00
L. M. 150	Colocación de contra-rieles en curva, á $ 0.25	37 50
Núm. 3	Colocación de descarriladores y palos blancos, á $ 3.00	9 00
Núm. 1	Abrir la verja en la Rampla Sud América y colocar el portón de entrada	50 00
		$ 756 50

Fletes: 300 toneladas, á 50 por ciento de rebaja, tarifa 17, de Peñarol á Central	75 00
Cargos de almacenes	160 00
Depreciación de plantel y equipo	50 00
Cargas, descargas y distribuir materiales	60 00
Superintendencia y gastos imprevistos	100 00
	$ 445 00
Importe total	$ 7.753 80

Nota. — Lo que antecede no incluye ningún gasto que pudiera originar el adoquinado entre las vías, ó cualquier modificación á la línea principal y los desvíos al Norte de la Estación Central ó á la instalación de señales.

Oficina Técnico-Administrativa de las Obras del Puerto.

Montevideo, Octubre 30 de 1908.

Excmo. señor:

En cumplimiento de lo ordenado por V. E. tengo el honor de informar, que habiendo estudiado el presupuesto aproximado presentado por la Compañía del Ferrocarril Central para la construcción de vías férreas sobre el muelle del Estado, en construcción en la playa de la Aguada, entre las calles Lima y Nicaragua y del empalme de dichas vías con la Estación Central, encuentro en general, dicho presupuesto debidamente calculado y sólo corresponde la supresión del costo de un corazón diamante ($ 480.00) que no se deberá emplear, pues el empalme se hará directamente con la vía número 1 de salida de dicha Estación Central.

Devuelvo adjunto á V. E. el presupuesto que se había servido remitirme.

Saludo á V. E. con el más alto respeto.

L. Andreoni.

Ministerio de Obras Públicas.

Montevideo, Noviembre 19 de 1908.

Visto el presupuesto aproximado, presentado por la Empresa del Ferrocarril Central del Uruguay, para la instalación de vías férreas sobre el muelle del Estado construído en la playa de la Aguada entre las calles Lima y Nicaragua y empalme de dichas vías con las del mencionado ferrocarril, y atento á lo informado por la Oficina Técnico-Administrativa,

SE RESUELVE:

Autorizar á dicha Oficina para instalar en el referido muelle las vías férreas de acceso necesarias para el servicio del mismo, de acuerdo con el presupuesto formulado por la Empresa del Ferrocarril Central del Uruguay, y con la modificación aconsejada por la nombrada Oficina Técnica.

Comuníquese y publíquese.

WILLIMAN.
JUAN P. LAMOLLE.

Ensanche de la rampla Sud América, entre las calles Asunción y Guatemala

Oficina Técnico-Administrativa de las Obras del Puerto.

Montevideo, Octubre 30 de 1908.

Excmo. señor Ministro de Obras Públicas, Ingeniero don Juan P. Lamolle.

La próxima habilitación de los galpones y muelles en construcción en los terrenos ganados al mar, entre las calles Lima y Venezuela, hace necesario el ensanche de la rampla Sud América, efectuando dicho ensanche sobre los referidos terrenos, pues con las vías del ferrocarril Central y del tranvía eléctrico, el tránsito ha quedado tan dificultado, que la Municipalidad ha creído prudente prohibirlo en la extensión de la Rampla Sud América comprendida entre las calles Asunción y Colombia.

Sin perjuicio de que se resuelva oportunamente el ensanche de la Rampla en toda la longitud ocupada por el ferrocarril, tengo el honor de solicitar de V. E. la autorización para efectuar desde ya el correspondiente á la parte de dicha Rampla comprendida entre las calles Asunción y Guatemala, y me permito indicar un ensanche de quince metros, de modo que el nuevo costado Oeste de la Rampla distaría cuarenta y cinco metros del actual costado Este, que quedaría sin alteración alguna.

En caso de merecer este proyecto la aprobación de V. E., le estimaría me autorizara para llamar á licitación por el adoquinado correspondiente.

Saludo á V. E. con el más alto respeto.

L. Andreoni.

Ministerio de Obras Públicas.

Montevideo, Noviembre 4 de 1908.

Sírvase informar la Comisión Financiera de las Obras del Puerto.

LAMOLLE.

Comisión Financiera de las Obras del Puerto.

Montevideo, Noviembre 10 de 1908.

Excmo. señor:

Por la ley de 7 de Noviembre de 1899, (artículos 16 y 17), los terrenos que resulten de propiedad fiscal por la construcción del Puerto, en el lote de manzanas delineadas en el plano general, Rampla Sud América, — calle por medio con el frente Oeste de la gran estación del Ferrocarril Central, — se destina á la venta por licitación y á la permuta, en los casos que la misma ley previene, con excepción de la parte de los propios terrenos, " que la Administración pública utilice para su servicio directo ".

En el precedente informe, la Oficina Técnica expresa que el ensanche de quince metros (15 m.), de la Rampla Sud América sobre los terrenos ganados al mar, entre las calles Lima y Venezuela, se hace necesario para la habilitación de galpones y muelles fiscales construídos en esa zona y, por consiguiente, se trata de utilizar el referido ensanche en beneficio directo de la Administración.

Por reunir esta circunstancia, que se encuadra en la citada ley, la Comisión Financiera no ve inconveniente en que se conceda á la Oficina Técnica la autorización que solicita para proceder en consecuencia, sin perjuicio de pronunciarse en oportunidad, por quien corresponda legalmente, respecto del ensanche de la Rampla en toda su longitud, porque quizá sea necesario hacerlo en interés público.

Saludo atentamente á V. E.

Juan C. Blanco,
Presidente.

A. Hoffman,
Secretario ad hoc.

Ministerio de Obras Públicas.

Montevideo, Noviembre 12 de 1908.

Vista la nota de la Oficina Técnico-Administrativa pidiendo autorización para proceder al ensanche de la Rampla Sud América en la parte comprendida entre las calles Asunción y Guatemala;

Considerando: que el ensanche de la referida rampla sobre los terrenos ganados al mar se hace necesaria para la habilitación de los galpones y muelles fiscales construídos en esa zona;

Y atento á lo manifestado por la Comisión Financiera en el precedente informe.

SE RESUELVE:

Autorizar á la Oficina Técnico-Administrativa para ensanchar en 15 metros sobre los terrenos ganados al mar, la parte de la Rampla Sud América comprendida entre las calles Asunción y Guatemala.

Autorízase, asimismo, á dicha Oficina á llamar á licitación para la construcción del adoquinado en la parte en que debe ensancharse la referida rampla.

Las erogaciones que origine el cumplimiento de esta resolución, se imputarán á los fondos destinados por la ley de 15 de Enero del corriente año para gastos extraordinarios del Puerto de Montevideo.

Comuníquese y publíquese.

WILLIMAN.
JUAN P. LAMOLLE.

Adoquinado del ensanche autorizado por la resolución anterior

---

Oficina Técnico-Administrativa de las Obras del Puerto.

Montevideo, Noviembre 25 de 1908.

Excmo. señor Ministro de Obras Públicas, Ingeniero don Juan P. Lamolle.

Tengo el honor de dar cuenta á V. E. del resultado de la licitación para el adoquinado del ensanche de la Rampla Sud América, entre las calles Asunción y Guatemala, que de acuerdo con la autorización superior de fecha 12 del corriente tuvo lugar el 23 de dicho mes.

Se presentaron á la licitación tres propuestas con los precios por metro cuadrado de adoquinado y por metro lineal de cordón y los plazos para la terminación de la obra que respectivamente se especifican á continuación:

Alfredo Spinzio, $ 2.80 adoquinado, $ 1.45 cordón, días 100.
José Rabellino, $ 3.42 adoquinado, $ 1.46 cordón, días 160.
Aníbal Perratone, $ 3.43, adoquinado, $ 1.42, cordón, días 150.

Resultando la propuesta del señor Spinzio la más barata dentro del plazo más corto y considerando moderados los precios y justificado el plazo establecido en la misma, me permito indicar á V. E. la conveniencia de aceptar la referida propuesta.

Saludo á V. E. con el más alto respeto.

L. Andreoni.

Ministerio de Obras Públicas.

Montevideo, Noviembre 26 de 1908.

Vistas las propuestas presentadas á la licitación pública, efectuada por la Oficina Técnico-Administrativa para el adoquinado del ensanche de la Rampla Sud América, entre las calles Asunción y Guatemala, autorizado por resolución de fecha 12 del corriente;

Considerando: que la propuesta del señor Alfredo Spinzio es la más favorable de las presentadas á dicha licitación;

Y atento á lo manifestado por la Oficina Técnica, en la precedente nota,

SE RESUELVE:

Aceptar la propuesta del señor Alfredo Spinzio para efectuar el adoquinado del ensanche de la Rampla Sud América, entre las calles Asunción y Guatemala, por el precio de $ 2.80 el m² de adoquinado y $ 1.45 el metro lineal de cordón.

Vuelva á la Oficina Técnico-Administrativa para que formalice con el proponente el contrato respectivo.

Comuníquese y publíquese.

WILLIMAN.
JUAN P. LAMOLLE.

Oficina Técnico-Administrativa de las Obras del Puerto.

Montevideo, Diciembre 23 de 1908.

Excmo. señor Ministro de Obras Públicas, Ingeniero don Juan P. Lamolle.

Don Alfredo Spinzio propietario de la propuesta aceptada en la licitación para el adoquinado del ensanche de parte de la Rampla Sud América, se ha presentado á esta Oficina solicitando la autorización prevista en el artículo 19 del Pliego de Condiciones para transferir su contrato á los señores Poser y Colocci de esta plaza.

Como esos señores son personas del ramo, pues el primero está establecido en esta Capital con taller de obras en granito, y el segundo es propietario de canteras en La Paz, creo conveniente la transferencia solicitada y por lo tanto, me permito pedir á V. E. la autorización necesaria para admitirla.

Saludo á V. E. con la más alta consideración.

J. Storm.

Ministerio de Obras Públicas.

Montevideo, Diciembre 24 de 1908.

En mérito de lo manifestado por la Oficina Técnico-Administrativa en la precedente nota, autorízasele para admitir la transferencia que se propone efectuar don Alfredo Spinzio á los señores Poser y Colocci, de su contrato para la construcción del adoquinado del ensanche de la Rampla Sud América.
Comuníquese.

WILLIMAN.
JUAN P. LAMOLLE.

Montevide

re de 1908.

PÚBLICA

Obras construídas

Obras á construirs



VI

SANEAMIENTO

Convenio con la Constructora Uruguaya para la ejecución de las obras complementarias de saneamiento del Puerto

---

Excmo. señor Ministro de Obras Públicas, Ingeniero don Juan P. Lamolle.

La Sociedad Anón'ma " La Constructora Uruguaya " ante V. E. se presenta y dice:



Trabajos de perforación del Túnel de la Avenida Rondeau

Que habiéndose hecho cargo del activo y pasivo de la Empresa " V. Scala y C.ª ", y contando por consiguiente con un plantel y personal técnico especialista, viene á proponer á V. E. la construcción de las Obras de Saneamiento á hacerse en la Avenida de la Paz, incluso los vertederos respectivos.

Estas obras, como V. E. lo sabe, no son más que el complemento de las que la referida Empresa Scala ha construído á satisfacción completa del Gobierno, y desde luego, contando nuestra Sociedad con el plantel y el personal especialista que aquella tenía, difícilmente un tercero puede encontrarse en iguales condiciones que las nuestras para llevar á fin, honrada, rápida y económicamente dichas construcciones.

Si V. E. considera aceptable, en principio, esta proposición, por separado presentaremos los antecedentes necesarios al asunto, á cuyo efecto solicitamos se digne así resolverlo, manifestando á V. E. al mismo tiempo que la Empresa está dispuesta á formalizar inmediatamente esta propuesta, de acuerdo con las bases que al efecto se fijarán. Será justicia.

Montevideo, Julio 4 de 1908.

Por la Sociedad Anónima " La Constructora Uruguaya ".

P. C. Towers,
Presidente.

J. M. Gorlero,
Secretario.

Ministerio de Obras Públicas.

Montevideo, Julio 14 de 1908.

Informe la Oficina Técnico-Administrativa de las Obras del Puerto.

LAMOLLE.

Oficina Técnico-Administrativa de las Obras del Puerto.

Montevideo, Julio 20 de 1908.

Excmo. señor:

Esta Oficina es de opinión que convendría oir la propuesta que ofrece hacer la Empresa.

Las obras á construirse son el complemento de las construídas por Scala y C.ª, y comprenden:

1.° La prolongación del colector secundario.

2.° La construcción de un caño colector en la Avenida de la Paz con sus derivaciones.

Ahora que las obras del puerto van cerrando los emplazamientos delante de las desembocaduras de los caños maestros actuales, ha llegado el momento en que urge la continuación de la construcción de las obras de saneamiento del Puerto, de las cuales las obras arriba mencionadas forman parte, y si la propuesta de la Empresa sucesora de Scala y C.ª, fuese conveniente para los intereses del Estado es probable que con ella se llegaría á llevar á cabo la construcción rápidamente, visto que dispone de elementos prácticos y adecuados para esa clase de trabajo.

J. Storm.

Ministerio de Obras Públicas.

Montevideo, Julio 27 de 1908.

Vista á la Empresa.

LAMOLLE.

Excmo. señor Ministro de Obras Públicas, Ingeniero don Juan P. Lamolle.

" La Constructora Uruguaya " á V. E. se presenta y respetuosamente dice:

Que terminadas una parte de las Obras de Saneamiento y desaparecidos los motivos que existían para no ejecutar su complementación con la construcción del Colector Secundario entre las calles Muelle Viejo y Juan C. Gómez, actualmente esta construcción es de carácter perentorio, para no exponerse á graves peligros de infección en el próximo verano.

Nuestra Sociedad, como sucesora de la Empresa Scala y C.ª, se ofrece á ejecutar esas obras en condiciones que consideramos verdaderamente ventajosas para el Estado, pues, á tal fin, cuenta con un plantel y personal técnico especialista que le permite realizar dicha ejecución bien, breve y económicamente, de acuerdo con las bases siguientes:

1.ª El proyecto de la obra, su respectivo presupuesto y plazo de ejecución serán practicados y fijados por el señor Inge-

niero que el Gobierno indique, ó por dicho Ingeniero en compañía de los ingenieros de la Empresa " La Constructora Uruguaya ".

En uno ú otro caso, tanto el proyecto como el presupuesto serán sometidos á la aprobación previa del Ministerio de Obras Públicas.

Si se considerase conveniente, se podría aplicar, total ó parcialmente, como precio de ejecución los ya establecidos y analizados por el ingeniero de nuestra Empresa, don Ernesto Katzenstein, que ya han sido presentados al Gobierno con motivo del estudio del saneamiento de la Avenida de la Paz, por ser esta obra de carácter análogo á la que debe practicarse entre las calles Muelle Viejo y Juan C. Gómez.

2.ª " La Constructora Uruguaya " para la ejecución de las obras, suministrará sus ingenieros técnicos y además los planteles de maquinarias, herramientas y maderámenes de que disponga.

3.ª La dirección técnica de las obras estará á cargo del ingeniero que el Superior Gobierno designe y de los ingenieros de " La Constructora Uruguaya ", y en caso de diversidad de opiniones, predominará la del primero.

La ejecución de las obras estará á cargo de los ingenieros de " La Constructora Uruguaya ", pudiendo el ingeniero del Gobierno fiscalizar esa ejecución, como lo crea conveniente.

4.ª El pago del personal que se emplee en las obras, con excepción de los ingenieros de la Empresa " La Constructora Uruguaya ", será hecho quincenalmente por el Gobierno, por intermedio de la persona que al efecto nombre para ello.

Los materiales, como ser, arena, pedregullo, portland, etc., etc., que se necesitará para la ejecución, serán entregados directamente por el Gobierno, ó bien, los comprará la Empresa con intervención de la persona que indique el mismo Gobierno, pasándole mensualmente á éste las cuentas comprobatorias de los mismos para su pago.

5.ª Como única compensación para el arriendo de sus planteles, herramientas, etc., etc., y honorarios de sus ingenieros, el Gobierno le pagará á " La Constructora Uruguaya " el veinte por ciento del importe á que ascendiere la construcción de la obra.

De ese 20 por ciento, el Gobierno, si lo cree necesario, retendrá mensualmente un quince por ciento como garantía del fiel

cumplimiento de sus obligaciones por parte de la Empresa. Dichas retenciones le serán devueltas á la Empresa una vez que termine la ejecución de la obra.

6.ª En el caso de que " La Constructora Uruguaya " terminara la obra antes del plazo fijado en el presupuesto ó que el costo de la misma fuera menor que el presupuestado, el Gobierno, por vía de bonificación, le entregará á dicha Empresa la cantidad que considerare equitativa.

Si por el contrario, el importe de la obra excediere del presupuestado, sobre ese exceso, la Empresa en vez del 20 por ciento, sólo recibirá un 18 por ciento.

7.ª Todo el personal que se necesitare para la obra será nombrado y presupuestado de conformidad con la persona á quien el Gobierno encargare la dirección y fiscalización de la misma. — En todos los casos la opinión de dicha persona será la que predominará.

8.ª En todo momento el Gobierno tendrá derecho á examinar los libros sociales de " La Constructora Uruguaya " para adoptar las medidas que considerare convenientes, y en cualquier oportunidad en que notare que los procederes de la citada Empresa no estuviera de acuerdo con lo pactado, tendrá el derecho de suspender la ejecución de la obra y rescindir el contrato, sin que " La Constructora Uruguaya " pueda hacerle cargos ni reclamaciones de ninguna clase por tales motivos.

El conjunto de lo expuesto que podría ampliarse si V. E. lo considerara necesario, no responde á otro objeto que al de que el Gobierno pueda, en realidad, construir una obra pública en condiciones buenas, rápidas y económicas.

Lo primero se consigue si se tiene presente que " La Constructora Uruguaya " como se ha dicho, tiene un personal especialista y un plantel que ninguna otra empresa del país lo tiene, máxime si se considera que la obra á que nos referimos, no es más que un complemento de las que ya ha realizado, en forma notoria, la Empresa V. Scala y C.ª, de la cual es sucesora nuestra Sociedad.

Lo segundo, porque nadie estará más interesado en terminar rápidamente la obra que nuestra Empresa á fin de abordar la ejecución de otras nuevas, y á esto responde exclusivamente lo establecido en la cláusula 6.ª " de que en el caso de terminarse " la obra antes del plazo fijado en el presupuesto, el Gobierno " la bonificará de la manera equitativa que considere deber " hacerlo ".

Y por último, la economía en la ejecución resultará, no tan sólo de que los ingenieros del Gobierno tendrán toda clase de fiscalización de dicha ejecución, sino que como incentivo para esa misma terminación económica, se determina en la citada cláusula 6.ª, " de que si el costo de aquella resultare menor "que el presupuestado, también el Gobierno le acordará á la " Sociedad, la prima de bonificación que considere equitativa ".

A esto aún hay que agregar las consideraciones siguientes:

a) De que en ningún caso nuestra Empresa tendría conveniencia en valerse de medios reprobados para hacer obras malas, tardías y costosas, pues la primera perjudicada sería ella misma, cuanto que si no cumpliera en forma con sus compromisos quedaría desacreditada por completo, perdiendo así la confianza que precisamente quiere que se le tenga.

b) Que la experiencia ha demostrado que el sistema de las licitaciones es del todo contraproducente, pues en la mayoría de los casos las obras licitadas no se han ejecutado, se han hecho mal, ó el Gobierno, para no verse perjudicado, ha tenido necesidad de hacer nuevos desembolsos que en la mayoría de los casos representaban varias veces el primitivo precio de licitación.

c) Que en toda licitación los contratistas aumentan los precios de un treinta á un cincuenta por ciento por rubro de imprevistos, y resulta, en la mayoría de los casos, que esos imprevistos ó no se presentan ó no cuestan tales sumas y por consiguiente, el contratista viene á tener una gran utilidad que es una pura pérdida inútil para el Estado.

Montevideo, Julio 20 de 1908.

Por la Sociedad Anónima " La Constructora Uruguaya ".

P. C. Towers,
Presidente.

J. M. Gorlero.
Secretario.

Ministerio de Obras Públicas.

Montevideo, Julio 22 de 1908.

Informe la Oficina Técnico-Administrativa de las Obras del Puerto.

LAMOLLE.

Oficina Técnico-Administrativa de las Obras del Puerto.

Montevideo, Agosto 12 de 1908.

Las obras del colector secundario á construirse por el momento, hasta que el terraplenamiento del puerto en la zona limitada por las calles Juan Carlos Gómez y Florida esté ejecutado, comprendiendo principalmente lo indicado en el cuadro adjunto, costarían, según los precios unitarios del proyecto primitivo de las obras de saneamiento del Puerto. $ 26.462.69 y según los precios que la Empresa Scala y C.ª, hace algún tiempo, propuso á V. E. $ 26.340.40 á cuya suma debe agregarse, entonces, conforme á lo pedido en la solicitud que antecede, 20 por ciento como ganancia y gastos de administración para la Empresa, con lo cual se llegaría á $ 31.608.48.

Por separado esta Oficina ha remitido al Ministerio de V. E. los planos y pliegos de condiciones para las obras que se refieren en este escrito y por las que deben construirse en la Avenida de la Paz, con vertedero y ramales del colector principal.

Saluda respetuosamente á V. E.

J. Storm.

Ministerio de Obras Públicas.

Montevideo. Setiembre 7 de 1908.

Vuelva á la Oficina Técnico-Administrativa de las Obras del Puerto para que informe respecto á la propuesta de "La Constructora Uruguaya".

LAMOLLE.

PRESUPUESTO DE LAS OBRAS CALCULADO CON LOS PRECIOS DEL PROYECTO PRIMITIVO (SEÑOR GUERARD)

Colector secundario:			
Tipo IV: 286 mts. × 120 fs	286 × $	22.38 = $	6.400.68
Empalmes de los caños existentes con el colector:			
Tipo VI: 576 mts. × 70 fs. (calculado)...	576 × $	13.05 = $	7.516.80
Caño de 0m50 de hormigón: 398 × 49 fs..	398 × $	7.46 = $	2.969.08
Obras accesorias:			
Bocas de registro en tipo IV: 4 × 426 fs..	4 × $	79.45 = $	317.80
» » » » » VI: 7 × 404 fs..	7 × $	75.34 = $	527.38
» » » » caño 0.50: 5 × 363 fs.	5 × $	67.69 = $	338.45
Bocas de tormenta......... 30 × 1500 fs.	30 × $	279.75 = $	8.392.50
Total...			$ 26.462.69

PRESUPUESTO DE LA OBRA CALCULADO CON ARREGLO Á LA PROPUESTA DE LA EMPRESA « CONSTRUCTORA URUGUAYA »

Colector secundario:			
Tipo IV: 286m á $ 31.57 el metro....................			$ 9.029.02
Empalme de los caños existentes con el colector:			
Tipo VI: 576m á $ 13.26 el metro.....................			$ 7.637.76
Caños de 0m50 de hormigón: 398m á $ 10.30			$ 4.099.40
Obras accesorias:			
Bocas de registro en tipo IV:..........	4 × $	87.88 =	$ 351.52
» » » » » VI:..........	7 × $	79.60 =	$ 557.20
» » » caño de 0m50:.......	5 × $	79.60 =	$ 398.—
Bocas de tormenta:...................	30 × $	142.25 =	$ 4.267.50
			$ 26.340.40
Ganancia y gastos de Administración, etc., para la Empresa, 20 %			$ 5.268.08
Total...			$ 31.608.48

Oficina Técnico-Administrativa de las Obras del Puerto.

Montevideo, Setiembre 30 de 1908.

Excmo. señor:

Considero en principio aceptable la propuesta que antecede, pero se deben, á mi juicio, introducir en ella algunas modificaciones, siendo las más importantes las tres siguientes:

1.ª Supresión de comisión á la Empresa sobre el excedente de la suma presupuestada.

2.ª Supresión de gratificación á la Empresa por la reducción del tiempo previsto para la terminación de la obra.

3.ª Facultad por parte del Estado de dar por terminado el convenio en cualquier momento en que lo juzgue conveniente, sin necesidad de comunicar á la Empresa el motivo de su resolución.

Los fundamentos de las modificaciones son:

Para la 1.ª: Es evidente que no hay razón de pagar una comisión á la Empresa sobre el excedente del presupuesto por ella misma aceptado. Bastante hace el Estado con librarla de toda responsabilidad sobre dicho excedente.

Para la 2.ª: La Empresa por el convenio ya recibe una fuerte gratificación sobre la economía que resulte en la construcción total de la obra. Por otra parte, la Empresa tiene toda su conveniencia, y esta es una razón por la cual se le concede el trabajo, en concluir la obra lo más pronto posible á fin de poder disponer libremente de su personal técnico superior y de su plantel para otros trabajos. La pretensión de la Empresa solamente sería admisible si ella tuviese responsabilidad sobre el aumento del importe presupuestado.

Para la 3.ª: Es necesario dar al Estado la facultad de la rescisión del convenio en la forma indicada, para evitar cuestiones siempre desagradables y muchas veces perjudiciales. Insisto especialmente sobre esta modificación de la propuesta de la Empresa, tratándose de un convenio que en realidad sale fuera de las reglas generales; debe, por lo tanto, tener una solución especial, que por otra parte, no es más que poner á la Empresa en la idéntica situación en que se encuentra la misma Oficina Técnico-Administrativa de las Obras del Puerto, cuyo personal es todo amovible.

L. Andreoni.

CONVENIO

Artículo 1.º El proyecto de las obras será preparado por la Oficina Técnico-Administrativa del Puerto y su presupuesto deberá ser aceptado por la "Constructora Uruguaya" á los efectos de los artículos 8 y 9 del presente convenio.

Art. 2.º La dirección de las obras estará á cargo de la Oficina Técnico-Administrativa de las Obras del Puerto.

Art. 3.° La " Constructora Uruguaya " deberá proveer todo el personal de trabajo y la maquinaria, útiles, herramientas y demás elementos necesarios á la ejecución de la obra.

Art. 4.° Será por cuenta exclusiva de la " Constructora Uruguaya " el sueldo de su ingeniero-director y de los ingenieros ayudantes que tuviere necesidad de emplear, así como también será de su cuenta el desgaste y las reparaciones de las maquinarias, útiles, herramientas y demás elementos de trabajo.

Art. 5.° Será de cuenta del Estado el pago de los jornales de los obreros y capataces, los materiales de construcción y los gastos de transporte de los materiales extraídos de las excavaciones.

En los precios que se establezcan para cada clase de obras o trabajo á ejecutar por la " Constructora Uruguaya ", se incluirán los gastos de transporte de materiales al pie de la obra y los que correspondan á carbón, aceite y agua.

Art. 6.° El pago del personal que corre por cuenta del Estado se hará al fin de cada mes por intermedio de la " Constructora Uruguaya ".

Art. 7.° Como única compensación por el uso de la maquinaria, útiles, herramientas y demás elementos de trabajo que proveerá la " Constructora Uruguaya ", como por los honorarios de los ingenieros de la misma, el Estado le pagará mensualmente una comisión de 20 por ciento sobre el importe de las sumas indicadas en el artículo 5.° del presente convenio.

Art. 8.° En el caso de que el costo total de la obra resultara inferior del presupuesto á que se refiere el artículo 1.°, la " Constructora Uruguaya recibirá del Estado una gratificación del 50 por ciento sobre las economías obtenidas.

Art. 9.° Si el costo total de las obras excediera la suma presupuestada, la " Constructora Uruguaya " no recibirá comisión alguna sobre el excedente.

Art. 10. Tanto los sueldos ó salarios del personal de trabajo, como el precio de los materiales de construcción que la Constructora Uruguaya " emplee en la obra, deberán previamente ser aceptados por la Oficina Técnico-Administrativa de las Obras del Puerto.

Art. 11. El Estado se reserva la facultad de dar por terminado este convenio en cualquier momento en que crea conveniente, sin que la " Constructora Uruguaya " tenga derecho á

ninguna explicación al respecto ni pueda formular ninguna reclamación.

En este caso se liquidará y abonará el trabajo hecho hasta el día de la resolución del Superior Gobierno en que declara cesante el presente convenio.

Art. 12. En el caso de hacerse las obras no incluídas en el presupuesto, la " Constructora Uruguaya " sólo percibirá por ellas, como única compensación, el 20 por ciento á que se hace referencia en el artículo 7.º.

JUAN P. LAMOLLE.

Por la Sociedad Anónima " La Constructora Uruguaya ".

P. C. Towers,
Presidente.

M. Gorlero,
Secretario.

Ministerio de Obras Públicas.

Montevideo, Octubre 8 de 1908.

Vistos: Y en atención á la urgencia que reviste la terminación de las obras de saneamiento del puerto de Montevideo,

El Poder Ejecutivo

RESUELVE:

Apruébase el contrato concertado entre el Ministerio de Obras Públicas y la Empresa " La Constructora Uruguaya " para la ejecución de las obras complementarias de saneamiento del Puerto de Montevideo.

El costo de los trabajos contratados se imputará al saldo disponible de los recursos afectados especialmente para las referidas obras de saneamiento.

Insértese en el R. N., comuníquese y publíquese.

WILLIMAN.
JUAN P. LAMOLLE.

Construcción del colector en la Avenida de la Paz

Oficina Técnico-Administrativa de las Obras del Puerto.

Montevideo, Agosto 14 de 1908.

Exemo. señor Ministro de Obras Públicas, Ingeniero don Juan P. Lamolle.

Habiendo las obras del Puerto avanzado lo bastante para que ahora puedan continuarse las obras de saneamiento del mismo, será necesario proceder á construir un colector en la Avenida de la Paz con sus comunicaciones al colector de la Avenida Rondeau y continuar el colector secundario hasta la calle Juan Carlos Gómez.

Adjunto me permito elevar los planos y pliegos de condiciones correspondientes para el caso que V. E. decidiese llamar á licitación, en cuyo caso sería esta Oficina de opinión que convendría fijar un plazo de dos meses y aun menos, si fuera posible, visto que la construcción de las obras indicadas tiene urgencia.

El valor de las obras puede estimarse en $ 115.000; para lo cual hay fondos disponibles, visto que la ley acuerda un millón de pesos para las obras de saneamiento del puerto y hasta el momento sólo se ha invertido en ellas algo más de $ 700.000.

Saluda á V. E. respetuosamente.

J. Storm.

Ministerio de Obras Públicas.

Montevideo, Octubre 15 de 1908.

Vistos: Y habiéndose contratado con la Empresa "La Constructora Uruguaya" la ejecución de las obras complementarias del saneamiento del Puerto, pase á la Oficina Técnico-Administrativa para que, previa preparación del presupuesto respectivo y demás antecedentes que sean necesarios, proceda á

hacer efectuar, por la Empresa contratista, las obras y trabajos previstos en el proyecto agregado.

WILLIMAN.
JUAN P. LAMOLLE.

Recepción definitiva de obras de saneamiento

Oficina Técnico-Administrativa de las Obras del Puerto.

Montevideo, Agosto 8 de 1908.

Excmo. señor Ministro de Obras Públicas, Ingeniero don Juan P. Lamolle.

Venciendo dentro de breve el plazo de garantía establecido para la parte de las obras de saneamiento del Puerto, que comprende el colector principal, vengo á solicitar que V. E. se digne nombrar la Comisión receptora conforme establece el artículo 135 del pliego de condiciones (parte marítima).

Saludo á V. E. con mi más alta consideración.

J. Storm.

Ministerio de Obras Públicas.

Montevideo, Agosto 17 de 1908.

Vista la comunicación de la Oficina Técnico-Administrativa de las Obras del Puerto relativa al vencimiento del plazo de garantía establecido para la parte de las obras de saneamiento del Puerto que comprende el colector principal,

SE RESUELVE:

De acuerdo con el artículo 135 del pliego de condiciones (parte marítima), nómbrase una Comisión compuesta del Director de dicha Oficina, Ingeniero don Juan Storm, y de los Ingenieros don Roberto Penco, y don Eduardo García de Zúñiga del Departamento Nacional de Ingenieros, para que procedan conforme á lo establecido en el expresado artículo 135.

Notifíquese á la Empresa y á los Ingenieros nombrados y fecho, vuelva á la Oficina Técnico-Administrativa á sus efectos.

LAMOLLE.

ACTA. — El 21 de Agosto del corriente año, á las 2 p. m., la Comisión nombrada al efecto, procedió acompañada por el Ingeniero de la Empresa, á efectuar la inspección de las obras de saneamiento del Puerto que fueron recibidas provisoriamente por decreto de fecha 24 de Agosto de 1907 y que son las siguientes:

1.º El colector principal en toda su extensión, es decir, en la Avenida General Rondeau y calle Ibicuy entre la desembocadura en el río de la Plata y la calle Corrientes; en la calle Corrientes entre Avenida General Rondeau y Cuñapirú, y en Cuñapirú entre Corrientes y República.

2.º El colector afluente en toda su extensión, es decir, en la calle Nueva York entre Avenida General Rondeau y Médanos; Médanos entre Nueva York y La Paz; La Paz entre Médanos y Ejido y Miguelete entre Ejido y la desembocadura en el colector de la Avenida General Rondeau.

3.º El colector afluente en la calle Orillas del Plata desde Rondeau hasta 30 metros al Este de la línea Oeste de edificación de la calle de Andes y un trozo desde los 10 metros al Oeste de la línea Oeste de edificación de dicha calle hasta la calle Florida, trozo que no se ha podido unir con el resto por no permitir su construcción el nivel bajo del terreno.

4.º El colector auxiliar desde la calle Miguelete entre la Avenida Rondeau y la calle Daymán.

5.º El vertedero de la calle Corrientes desde la Avenida Rondeau hasta la bahía.

Encontrando que las obras indicadas se hallan en buen estado y teniendo en cuenta que ha pasado el plazo de un año fijado como garantía desde la recepción provisoria de las mismas, procede la recepción definitiva de dichas obras, conforme establece el contrato respectivo (artículo 135 del Pliego de Condiciones; parte marítima).

Montevideo, Agosto 21 de 1908.

J. Storm. — R. Penco. — Eduardo García de Zúñiga.

Ministerio de Obras Públicas.

Montevideo, Setiembre 3 de 1908.

Vistos: Habiéndose designado con fecha 17 de Agosto próximo pasado y de acuerdo con el artículo 134 del pliego de condiciones respectivo, una Comisión compuesta del Director de la Oficina Técnico-Administrativa, Ingeniero don Juan Storm y de los Ingenieros don Roberto Penco y don Eduardo García de Zúñiga, del Departamento Nacional de Ingenieros, para que procedieran conforme á lo establecido en el citado artículo 134 con motivo de la recepción definitiva de determinadas obras de saneamiento ejecutadas por la Empresa Constructora. Estableciéndose en el acta precedente, por la citada Comisión, que no hay inconveniente en proceder á la recepción definitiva de esas obras, en virtud de haberse constatado que ellas se hallan en buen estado y en atención á que ha vencido el plazo de un año fijado en el pliego de condiciones respectivo, para la conservación de las mismas, por cuenta de la Empresa Constructora.

SE RESUELVE:

Declarar que la Administración se recibe definitivamente de las siguientes obras de saneamiento:

1.° El colector principal en toda su extensión, es decir, en la Avenida General Rondeau y calle Ibicuy entre la desembocadura en el río de la Plata y la calle Corrientes; en la calle Corrientes entre Avenida General Rondeau y Cuñapirú, y en Cuñapirú entre Corrientes y República.

2.° El colector afluente en toda su extensión, es decir, en la calle Nueva York entre Avenida General Rondeau y Médanos, Médanos entre Nueva York y La Paz; La Paz entre Médanos y Ejido; y Miguelete entre Ejido y la desembocadura en el colector de la Avenida General Rondeau.

3.° El colector afluente en la calle Orillas del Plata desde Rondeau hasta 30 metros al Este de la línea Oeste de edificación de la calle de Andes y un trozo desde los 10 metros al Oeste de la línea Oeste de edificación de dicha calle hasta la calle Florida, trozo que no se ha podido unir con el resto por no permitir su construcción el nivel bajo del terreno.

4.º El colector auxiliar desde la calle Miguelete entre la Avenida Rondeau y la calle Daymán.

5.º El vertedero de la calle Corrientes desde la Avenida Rondeau hasta la bahía.

Notifíquese á la Empresa por Secretaría, comuníquese, publíquese y vuelva este expediente á la Oficina Técnico-Administrativa, la que enviará testimonio de todo lo obrado para el archivo del Ministerio.

WILLIMAN.
JUAN P. LAMOLLE.

Obras de saneamiento. — Devolución de garantía

Excmo. señor Ministro de Obras Públicas, Ingeniero don Juan P. Lamolle.

La Empresa V. Scala y C.ª, ante V. E. respetuosamente y como más haya lugar se presenta y dice:

Que estando terminadas las obras de saneamiento cuya construcción habíamos contratado con el Superior Gobierno, y aparte de haber estado funcionando dichas obras á medida que han sido construídas, han sido recibidas y encontradas en el estado correspondiente por la Comisión nombrada al efecto, compuesta de los señores Ingenieros don Juan Storm, don Eduardo García de Zúñiga y don Roberto Penco; en mérito de ello, venimos á solicitar de V. E. se digne disponer: que se nos devuelva la garantía que nos ha sido retenida por la Honorable Comisión Financiera del Puerto, librándose á nuestro favor la orden respectiva.

Dígnese V. E. así disponerlo, y será justicia.

Diciembre 18 de 1907.

V. Scala y C.ª

Interventor: Por el Banco Español del Río de la Plata.

P. Towers.

Ministerio de Obras Públicas.

Montevideo, Diciembre 26 de 1907.

Informe la Oficina Técnico-Administrativa de las Obras del Puerto.

LAMOLLE.

Oficina Técnico-Administrativa de las Obras del Puerto.

Montevideo, Enero 16 de 1908.

Excmo. señor Ministro:

Efectivamente, las Obras de Saneamiento del Puerto, siendo la mayor parte de ellas destinadas á sustituir los caños maestros existentes, han funcionado en gran parte inmediatamente después de construídas, trozo por trozo. Por ejemplo, el colector secundario desde la costa Sur de la ciudad, en la calle Guaraní hasta Misiones, ha funcionado desde Mayo de 1905; pero no se pudo proceder á su recepción, sino recientemente, por faltarle la terminación de su desembocadura, la que se llegó á concluir á fines del año próximo pasado.

Igualmente la parte del colector principal que corresponde á las calles Cuñapirú y Corrientes ha funcionado desde 1906, y así también funcionó con desagüe provisorio el colector de las calles Miguelete y Nueva York, unos seis meses antes de procederse al recibo provisorio de él, recibo que se efectuó en Agosto próximo pasado, por cuanto la Administración consideró, que no correspondía recibirse de esas obras antes que su funcionamiento estuviese asegurado *completamente*, con la terminación de sus desembocaduras, etc.

De lo que acabo de manifestar se desprende que la mayor parte de las obras ha funcionado mayor tiempo que el plazo de garantía que marca el pliego de condiciones (un año después del recibo provisorio); además, las obras han sido examinadas últimamente y encontradas en buen estado. Aunque opino que el Estado no tiene la *obligación* de devolver á Scala y C.ª la retención hecha en calidad de garantía de acuerdo con el contrato, sino una vez transcurrido el año después de la fecha de

las respectivas recepciones provisorias (24 de Agosto 1907 y 3 de Enero de 1908), considero un deber moral recomendar á V. E. la solicitud que precede, y me permito proponer que se devuelva la mayor parte de la garantía, quedando, por ejemplo, retenidos cinco mil pesos, en virtud de lo expuesto más arriba y de que la Empresa citada ha cumplido sus obligaciones para con el Estado y que siempre ha acatado todas las órdenes é instrucciones impartidas por esta Oficina, con buena voluntad.

He propuesto que se haga la retención de los cinco mil pesos para garantir al Estado el cumplimiento de lo establecido en el contrato sobre la conservación de la obras durante el plazo de garantía (artículo 94 del pliego de condiciones. parte marítima).

Saludo á V. E. con la mayor consideración.

J. Storm.

Ministerio de Obras Públicas.

Montevideo. Enero 20 de 1908.

Sírvase informar la Comisión Financiera de las Obras del Puerto.

LAMOLLE.

Comisión Financiera de las Obras del Puerto.

Montevideo, Febrero 12 de 1908.

Excmo. señor:

Las consideraciones que aduce la Oficina Técnico Administrativa en favor de lo solicitado por los señores V. Scala y C.ª, son perfectamente atendibles, pero asimismo la Comisión cree que debe limitarse la devolución del depósito en garantía á la *mitad* de su importe, esto es, *quince mil pesos.*

Es exacto, como lo afirma aquella Oficina, que las diversas secciones de las obras de saneamiento han empezado á funcionar, en general, hace más de un año, pero no lo es menos que ese término. para los efectos de la devolución de la garantía, debe contarse desde la recepción provisoria de las obras y no

desde el funcionamiento de hecho, parcial ó irregularmente practicado.

Por este motivo y atento lo dispuesto en el artículo 94 del pliego de condiciones, parte marítima, que no presupone la entrega de las obras al servicio público, sino después de haber sido recibidas provisoriamente, la Comisión Financiera entiende que se estaría en lo justo y equitativo devolviéndose, por el momento, tan sólo la mitad del depósito ($ 15.000) y la otra mitad al vencimiento del año, esto es, dentro de seis meses.

Tal es el parecer de la Comisión Financiera en el caso de que se trata.

Saludo atentamente á V. E.

Juan C. Blanco.
Presidente.

P. Mañé,
Secretario.

Ministerio de Obras Públicas.

Montevideeo, Febrero 18 de 1908.

Vista al señor Fiscal de Gobierno de primer turno.

LAMOLLE.

Fiscalía de Gobierno de primer turno.

Excmo. señor:

Con arreglo á la letra del contrato no procede la devolución de la garantía sino después del año de la recepción provisoria, término que no ha transcurrido todavía en el presente caso.

No obstante, como las obras empezaron á funcionar antes de la recepción y funcionan desde hace más del año sin que hayan sido objeto de observación alguna, este Ministerio no ve inconveniente en que como lo indica la Comisión Financiera se devuelva á la Empresa Scala y C.ª la mitad del depósito que tienen constituído.

V. E., sin embargo, resolverá lo que juzgue más acertado.

Montevideo, Febrero 21 de 1908.

Luis Varela.

Ministerio de Obras Públicas.

Montevideo, Febrero 27 de 1908.

Vista la gestión iniciada por la Empresa V. Scala y C.ª solicitando la devolución de la garantía que depositó con motivo de la construcción de las obras de saneamiento del Puerto de Montevideo.

Considerando: Que con arreglo á la letra del contrato respectivo la devolución de la garantía referida sólo procede después de un año de la recepción provisoria de las obras, término que aún no ha transcurrido.

Considerando, sin embargo, que la circunstancia de haberse entregado al servicio público dichas obras inmediatamente después de concluídas y el hecho de que las mismas fueron últimamente examinadas encontrándoseles en buen estado de funcionamiento, justifican la devolución de una parte de aquella garantía.

Y atento á los informes de la Oficina Técnica y de la Comisión Financiera de las Obras del Puerto y al dictamen del señor Fiscal de Gobierno de primer turno.

El Poder Ejecutivo,

RESUELVE:

Acuérdase á la Empresa V. Scala y C.ª la devolución de la cantidad de quince mil pesos importe de la mitad de la suma que depositó en garantía de la buena ejecución de las obras de saneamiento del Puerto.

Pase á la Comisión Financiera para que efectúe la devolución dispuesta á la Empresa V. Scala y C.ª, representada por el Banco Español del Río de la Plata y comuníquese previa reposición de sellos y estampillas adeudadas.

WILLIMAN.
JUAN P. LAMOLLE.

Excmo. señor Ministro de Obras Públicas, Ingeniero don Juan P. Lamolle.

"La Constructora Uruguaya", como sucesora de la Empresa V. Scala y C.ª, á V. E. decimos:

Que estando recibidas definitivamente las Obras de Saneamiento, según así resulta del decreto de 3 del corriente, venimos á solicitar de V. E. se digne disponer que se nos devuelva la otra mitad de garantía que aún tenemos depositada, ó sea, la suma de quince mil pesos con dos centésimos, cuya suma se entregará por nuestra cuenta y orden al Banco Español del Río de la Plata, por estar este Banco autorizado para otorgar el recibo respectivo.

Como entre las mencionadas obras hay la pequeña parte del Colector Secundario entre las calles Muelle Viejo y Guaraní, que aún no se han recibido, para el caso de que V. E. considerase por tal motivo que no debe entregársenos totalmente los quince mil pesos depositados, no tenemos inconveniente que en garantía de aquellas obras no recibidas, quede retenida la cantidad de quinientos pesos, suma más que suficiente, si se tiene en cuenta la escasa importancia y valor de las prenombradas obras, las que, por otra parte, también deberán recibirse dentro de tres ó cuatro meses.

Este pedido está más abonado si se tiene en cuenta que habiéndose encontrado en perfectas condiciones las obras recibidas, que eran las más importantes y difíciles, lo lógico es que las secundarias que faltan por recibirse se encuentren en iguales condiciones, mucho más si se tiene en vista que el último trozo de dichas obras fué terminado en Febrero de 1905 y todas ellas funcionan hace más de tres años y medio sin inconvenientes de ninguna especie.

Dígnese V. E. resolver de acuerdo con lo solicitado, pues es justicia.

Montevideo, Setiembre 9 de 1908.

V. Scala y C.ª

Por la Sociedad Anónima "La Constructora Uruguaya":—*P. Towers*, Presidente.—*J. M. Gorlero*, Secretario.

Ministerio de Obras Públicas.

Montevideo, Setiembre 19 de 1908.

Pase á la Oficina Técnico-Administrativa á quien le fué remitida á informe con fecha 5 del corriente la solicitud de la Empresa V. Scala y C.ª, pidiendo la devolución de la garantía correspondiente á las obras de saneamiento.

LAMOLLE.

Oficina Técnico-Administrativa de las Obras del Puerto.

Montevideo, Setiembre 24 de 1908.

Excmo. señor:

Lo que manifiesta la Constructora Uruguaya en el escrito que antecede, es exacto. Considero, por lo tanto, equitativo se le devuelva la suma de trece mil quinientos pesos con dos centésimos, quedando el Estado con lo restante de la garantía, es decir, con mil quinientos pesos hasta tanto no se haya efectuado la recepción definitiva del colector secundario del cual ya se hizo la recepción provisoria. La cantidad que quedaría así en poder del Estado, con relación á la actual garantía, estaría, más ó menos, en la misma proporción del importe del colector secundario con el correspondiente á la totalidad de las obras de saneamiento ejecutadas por la Empresa.

L. Andreoni.

Ministerio de Obras Públicas.

Montevideo, Setiembre 25 de 1908.

Informe la Comisión Financiera.

LAMOLLE.

Comisión Financiera de las Obras del Puerto.

Montevideo, Octubre 12 de 1908.

Excmo. señor:

Considera la Comisión Financiera que, habiéndose recibido definitivamente por la Administración las obras de saneamiento á cargo de la Empresa Scala, con excepción de una pequeña parte del colector secundario, entre las calles Muelle Viejo y Guaraní, es procedente la devolución de garantía que solicita la " Constructora Uruguaya " sucesora de la Empresa V. Scala y C.ª, salvo la deducción de $ 1.500, suma que quedará retenida hasta el complemento y entrega de la parte del colector mencionado y á que hace referencia la Oficina Técnica en su precedente informe.

Saludo atentamente á V. E.

Juan C. Blanco,
Presidente.

A. Hoffman,
Secretario ad hoc.

Ministerio de Obras Públicas.

Montevideo, Octubre 15 de 1908.

Vista al señor Fiscal de Gobierno de segundo turno.

LAMOLLE.

Fiscalía de Gobierno de segundo turno.

Excmo. señor:

Nada tiene que observar este Ministerio al precedente informe de la Comisión Financiera al cual se adhiere por completo.

Montevideo, Octubre 28 de 1908.

A. Pacheco.

Ministerio de Obras Públicas.

Montevideo, Octubre 27 de 1908.

Vistos estos antecedentes iniciados por " La Constructora Uruguaya " como sucesora de la Empresa V. Scala y C.ª, sobre devolución de la segunda mitad de la suma depositada en garantía del contrato de construcción de las obras de saneamiento.

Considerando: 1.º Que habiéndose recibido la Administración definitivamente de las referidas obras de saneamiento con excepción de una pequeña parte del colector secundario, entre las calles Muelle Viejo y Guaraní, corresponde, de acuerdo con el contrato respectivo, la devolución de garantía solicitada, con retención de una suma relativa á la parte de obra que se ha enunciado y que aún queda por recibir definitivamente;

2.º Que la suma á retener hasta la entrega del mencionado colector secundario ha sido fijada en $ 1.500;

3.º Que el importe de la garantía actualmente depositada es de $ 15.000;

Y atento á lo informado por la Oficina Técnico-Administrativa y la Comisión Financiera de las Obras del Puerto y á lo dictaminado por el señor Fiscal de Gobierno de segundo turno, el Poder Ejecutivo

RESUELVE:

Autorizar la devolución á " La Constructora Uruguaya " sucesora de la Empresa V. Scala y C.ª, según el concordato de fecha 28 de Marzo del corriente año, de la suma de trece mil quinientos pesos á cuenta del importe de la garantía depositada para la construcción de las obras de saneamiento.

El saldo de dicha garantía que queda retenida y que asciende á $ 1.500, será devuelto á la Empresa después de la recepción definitiva del colector secundario á que se ha hecho referencia.

Pase á la Comisión Financiera para que efectúe la devolución dispuesta, previa reposición del sellado y estampillas adeudadas, comuníquese y publíquese.

WILLIMAN.
JUAN P. LAMOLLE.

VII

SERVICIO PARTICULAR DE LAS OBRAS DE SANEAMIENTO

Solicitud del señor Piombo

Señor Ministro de Obras Públicas, Ingeniero don Juan P. Lamolle.

Luis Piombo, domiciliado en la calle Cuñapirú número 64, entre Guaviyú y Porongos, ante V. E. se presenta y expone: Que deseando tomar comunicación al caño maestro recién construído, ruego al señor Ministro quiera darme el permiso correspondiente.

Es justicia.

Luis Piombo.

Ministerio de Obras Públicas.

Montevideo, Octubre 23 de 1907.

Informe la Oficina Técnico-Administrativa de las Obras del Puerto.

LAMOLLE.

Oficina Técnico-Administrativa de las Obras del Puerto.

Montevideo, Octubre 26 de 1907.

Excmo. señor:

Esta Oficina no encuentra inconveniente alguno en que se consienta la comunicación al colector de la calle Cuñapirú solicitada por don Luis Piombo.

En cuanto á la cantidad que este propietario deberá pagar al Estado, por dicha comunicación, me permito hacer presente á V. E. que el costo por metro lineal del colector de la calle Cuñapirú entre Guaviyú y Porongos es de $ 48.67.

En vista de este precio, creo no sería equitativo exigir al propietario el pago de la mitad del costo de dicho colector, puesto que si este se hizo con las grandes dimensiones que tiene, no fué solamente para llenar el servicio de las casas edificadas sobre la calle que recorría, sino también con el objeto de dar salida á las aguas pluviales que en ciertos momentos hubiesen podido producir inundaciones.

L. Andreoni.

Ministerio de Obras Públicas.

Montevideo, Octubre 29 de 1907.

Sírvase informar la Honorable Junta Económico Administrativa de la Capital.

LAMOLLE.

Dirección de Salubridad.

Montevideo, Diciembre 14 de 1907.

Señor Director:

Esta Inspección no ve inconveniente en que se conceda permiso al interesado para hacer desaguar su finca por medio del colector de la calle Cuñapirú; no obstante, tiene que hacer algunas observaciones con respecto á la intervención que debe ejercer la Municipalidad en la construcción de esta obra y con respecto á la cantidad de dinero que deberá abonar el interesado.

La Dirección de Salubridad vigila por intermedio de esta Inspección toda construcción de cañerías domiciliarias de desagüe, no permitiendo, en ningún caso, que sean cubiertas sin haber sido previamente examinadas.

Y si esta intervención se ejerce siempre que se trata de dar comunicación á los defectuosos y deficientes caños maestros

que constituyen el alcantarillado de Montevideo, debe ejercerse con mayor razón cuando se trata de comunicar con colectores como el de la calle Cuñapirú, que ha sido construído de acuerdo con un proyecto y bajo la vigilancia de personal técnico competente.

En un informe que precede se lee lo siguiente: "Como es un trabajo en la vía pública, es necesario saber á quién corresponde ejecutarlo; sólo puede ser un empresario competente y de responsabilidad".

No tiene en cuenta el informante al hacer esta manifestación que la obra en cuestión reviste importancia, no por tratarse de un trabajo en la vía pública, sino porque es una obra íntimamente ligada con la higiene.

. . . .

Con respecto á la suma de dinero que deberá abonar el interesado, esta Inspección opina que no debe ser fijado, teniendo únicamente en cuenta el costo del colector de la calle Cuñapirú. En efecto, la generalización de este principio conduciría forzosamente á resultados inadmisibles. Así, por ejemplo, los propietarios que tuviesen sus predios en las partes bajas, en los "thalwegs", estarían obligados á abonar por cada metro de frente una cantidad mayor que aquellos que se encontrasen ubicados en las partes altas, en las vertientes y en la divisoria de aguas, pues las dimensiones de los caños, y por consiguiente su costo, sería mayor en aquel caso que éste.

Y eso se comprende fácilmente, no es lógico ni equitativo, pues la utilidad que reporta á un predio, el desagüe por intermedio del caño maestro, es el mismo en todos los casos.

Este principio de fijar un precio para cada caso particular teniendo sólo en cuenta el costo del colector que pasa por el frente del predio, resulta más absurdo, en casos como el actual en que se trata de un colector que, si bien va á ser utilizado por el peticionario, tiene ante todo una utilidad mucho mayor para la comunidad.

Por este colector de la calle Cuñapirú va á desaguar una parte importante de la cuenca del Arroyo Seco, ó sean, unas 212 hectáreas.

Sería, pues ilógico, que este colector fuese íntegramente pagado por los vecinos de la calle Cuñapirú, cuando va á ser utilizado por todos los habitantes de esas 212 hectáreas.

Esta Inspección cree que por equidad debe establecerse en

este caso, los mismos precios que fija la ley sobre caños maestros promulgada en el año 1856.

Esta solución está muy lejos de ser perfecta, pues los precios son excesivos y además los caños maestros no son obras destinadas solamente á servir á las propiedades particulares. Ellos constituyen al mismo tiempo una obra de interés y beneficio común y que ejerce gran influencia en la salubridad y bienestar general. En fin, se trata de obras de utilidad pública y que deben ser costeadas con los fondos de la colectividad, debiendo quedar á cargo de los vecinos solamente los caños de comunicación que establecen para el servicio exclusivo de sus propiedades. Sin embargo, es preferible esta solución de aplicar los precios establecidos por la ley del 56, á la otra de fijar un precio especial para cada caso.

Antes de terminar, me permito llamar la atención del señor Director sobre la conveniencia que hay en que se adopte una resolución general sobre estos asuntos á fin de evitar una serie de trámites á informes que demoran considerablemente la resolución de estas solicitudes.

V. J. García.

Dirección de Salubridad.

Montevideo, Diciembre 24 de 1907.

De conformidad con lo informado por la Inspección Científica, elévese á la Honorable Junta insistiendo sobre la conveniencia que existe en indicar al Poder Ejecutivo la necesidad de dictar una reglamentación de carácter general que determine la forma en que deben efectuarse las comunicaciones de los caños particulares con los caños construídos por la Empresa Scala, así como de atribuir á la Dirección la tarea que hoy tiene respecto de las demás cañerías públicas de saneamiento, de vigilar la colocación de dichas cañerías de comunicación.

Ramasso. — *A. García Morales,* Secretario.

Ministerio de Obras Públicas.

Montevideo, Diciembre 28 de 1907.

Vista al señor Fiscal de Gobierno de 2.° turno.

LAMOLLE.

Fiscalía de Gobierno de 2.° turno.

Excmo. señor:

El Fiscal es de opinión también que se autorice la conexión de la casa del peticionario con el caño maestro ó cloaca recientemente construída en la calle Cuñapirú, pagándose por el propietario el metro lineal con arreglo á la ley de 1856, y no en razón del costo de la obra de saneamiento, cuyo destino comporta otras finalidades que el simple servicio domiciliario.

Por lo demás, la resolución que V. E. adopte habrá de ajustarse necesariamente á los mismos términos y condiciones de la adoptada ya por V. E. con fecha 18 de Octubre de 1907 en análoga petición de los señores V. Scala y C.ª, y en la cual intervino el Fiscal.

Como V. E. anunciaba entonces su propósito de estudiar el punto relativo á la utilización por los particulares de las obras de saneamiento, para darle de inmediato y con carácter general la solución que corresponde, el Fiscal se permite significar á V. E. que la Dirección de Obras Municipales asigna un marcado carácter de urgencia á esa reglamentación.

V. E. no obstante, resolverá como lo entienda más arreglado.

Montevideo, Enero 24 de 1908.

Alfonso Pacheco.

Ministerio de Obras Públicas.

Montevideo, Febrero 13 de 1908.

Vista la solicitud del señor Luis Piombo, propietario de la finca ubicada en la calle Cuñapirú número 64, pidiendo se le autorice á efectuar el desagüe de su finca en el colector de la calle Cuñapirú.

Considerando: Que el Ministerio de Obras Públicas se preocupa de estudiar el punto relativo á la utilización por los particulares de las obras de saneamiento recientemente construídas, para darle de inmediato y con carácter general, la solución que corresponde;

Considerando: Que mientras esa cuestión no se resuelva definitivamente, puede tomarse en cuenta cada caso particular que se presente, en atención al interés primordial de que las propiedades estén dotadas de los servicios de saneamiento necesarios;

Considerando: Con respecto á la solicitud del señor Piombo que tanto la Oficina Técnico-Administrativa de las Obras del Puerto como la Junta Económico Administrativa de la Capital y el señor Fiscal de Gobierno de 2.° turno, que han sido oídos en el asunto, están de acuerdo en aconsejar se acceda al pedido formulado,

SE RESUELVE:

Autorizar al señor Luis Piombo para establecer la comunicación de las cañerías de aguas servidas de la finca de su propiedad sita en la calle Cuñapirú núm. 64, con el colector que pasa por esa misma calle. Esta autorización se concede con carácter precario.

Adóptase como precio para el cobro del impuesto por el servicio que se autoriza, el fijado por la ley de 25 de Junio de 1856. Ese precio se adopta con calidad de provisorio y hasta tanto se determine el que deba aplicarse definitivamente.

La Oficina Técnico-Administrativa de las Obras del Puerto queda autorizada para hacer efectivo dicho impuesto en el monto correspondiente. El señor Piombo queda obligado á reponer en perfectas condiciones el afirmado que se remueva

con motivo de los trabajos á efectuarse para establecer dicha conexión, bajo apercibimiento de hacer efectivas las responsabilidades en que incurriera en caso de no hacerlo así. El mismo señor Piombo queda también obligado á recabar de la Junta Económico Administrativa de la Capital el correspondiente permiso para la remoción del empedrado. Comuníquese á quienes corresponde.

WILLIMAN.
JUAN P. LAMOLLE.

VIII

COMISIÓN FINANCIERA DE LAS OBRAS DEL PUERTO DE MONTEVIDEO

Memoria correspondiente al año 1908

Al terminar el año 1908, se ha percibido por concepto de Patentes Adicionales sobre la Exportación (1 por ciento) y sobre la Importación (3 por ciento), desde Enero de 1900, fecha en que se dió aplicación á la Ley de 7 de Noviembre de 1899, la cantidad de $ 9:682.297.11.

El detalle de esa suma se demuestra en el siguiente cuadro comparativo, que permite apreciar las variaciones que ha presentado la renta destinada á la construcción del puerto, en los trimestres correspondientes á nueve años.

ESTADO COMPARATIVO de lo percibido por concepto de Patentes Adicionales sobre la Exportación y sobre la Importación en los diversos Trimestres de los años 1900, 1901, 1902, 1903, 1904, 1905, 1906, 1907 y 1908:

Trimestre	Año 1900	Año 1901	Año 1902	Año 1903	Año 1904	Año 1905	Año 1906	Año 1907	Año 1908
Primero....	$ 221.997.72	$ 224.091.85	$ 234.713.55	$ 276.747.74	$ 223.131.88	$ 270.355.75	$ 294.921.78	$ 265.679.53	$ 342.345.81
Segundo ...	» 288.180.11	» 267.970.61	» 272.795.36	» 292.651.38	» 254.340.82	» 307.498.55	» 348.082.67	» 383.473.50	» 341.421.69
Tercero	» 211.264.48	» 198.018.01	» 204.330.45	» 227.756.08	» 218.557.53	» 265.590.04	» 290.543.38	» 294.148.30	» 331.690.69
Cuarto	» 199.925.11	» 206.012.44	» 230.894.65	» 254.137.18	» 232.153.14	» 276.962.99	» 301.705.13	» 309.644.84	» 318.462.37
	$ 921.367.42	$ 896.092.91	$ 942 734.01	$ 1.051.292 38	$ 928.183.37	$ 1.120.407.33	$ 1.235.252.96	$ 1.252.946.17	$ 1.333.920.56

RESUMEN

Año 1900	$ 921.367.42
» 1901	» 896.092.91
» 1902	» 942.734.01
» 1903	» 1.051.292.38
» 1904	» 928.183.37
» 1905	» 1.120.407.33
» 1906	» 1.235.252.96
» 1907	» 1.252.946.17
» 1908	» 1.333.920.56
	$ 9.682.197.11

EMISIÓN DE TÍTULOS DEL EMPRÉSTITO DE CONVERSIÓN

Durante el año que termina, la Comisión Financiera ha aplicado, en la proporción necesaria, los títulos del Empréstito de Conversión de que dispone, de acuerdo con la ley de 23 de Enero de 1906, al complemento de pago de los Certificados de Obras del Puerto y de Obras de Saneamiento, así como también á las erogaciones autorizadas por la ley de 15 de Enero del presente año, que destinó la suma de $ 500.000, valor nominal, para gastos imprevistos y trabajos accesorios del Puerto de Montevideo.

El monto total de títulos del " Empréstito de Conversión de 5 por ciento oro 1905 ", que hasta la fecha ha recibido la Comisión Financiera, de la Oficina de Crédito Público, asciende á la suma de:

Obligaciones del Puerto de Montevideo convertidas á " Empréstito de Conversión "........................	v/n	$	295.900 00
Títulos del Empréstito de Conversión de 5 por ciento oro 1905................		"	4.739.511 50
	v/n	$	5.035.411 50

Durante el año trascurrido, la Comisión Financiera ha atendido los servicios de intereses y de amortización de sus títulos emitidos, depositando en el Banco de la República, en la cuenta del Gobierno, las siguientes sumas:

Intereses por I, II, III y IV trimestres de 1908...........................	$	221.067 99
Amortización por I y II semestres del mismo año.........................	"	45.432 84
	$	266.500 83

SUMAS REINTEGRADAS EN APLICACIÓN DE LA LEY DE 15 DE ENERO DE 1908

En cumplimiento de lo dispuesto en los artículos 1.º y 2.º de la ley de 15 de Enero del corriente año, la Comisión Financiera ha reintegrado, con el importe de títulos del Empréstito de Conversión, que ha emitido, las sumas que se han girado por los Ministerios de Hacienda y de Obras Públicas, contra la Tesorería General del Estado, para atender las erogaciones señaladas en la precitada ley.

Esos reintegros representan hasta fines del mes de Julio pasado, las cantidades que más abajo se enumeran, y que se depositaron en el Banco de la República en la cuenta del Superior Gobierno.

1908			
Marzo 30 —	Reintegro en esta fecha......	$	106.972 69
Setbre 29 —	" " " "	"	167.624 52
	Oro sellado..........	$	274.597 21

CERTIFICADOS DE OBRAS DEL CONTRATO PAGADOS Á LA EMPRESA GENERAL DEL PUERTO DE MONTEVIDEO, DURANTE EL AÑO 1908

Certificado N.º	73 — Diciembre	de	1907	—	$	207.756 86
" "	74 — Enero	"	"	—	"	215.688 01
" "	75 — Febrero	"	"	—	"	243.979 45
" "	76 — Marzo	"	"	—	"	276.748 80
" "	77 — Abril	"	"	—	"	160.697 22
" "	78 — Mayo	"	"	—	"	250.194 84
" "	79 — Junio	"	"	—	"	184.709 76
" "	80 — Julio	"	"	—	"	159.519 14
" "	81 — Agosto	"	"	—	"	179.230 29
" "	82 — Setiembre	"	"	—	"	191.335 49
" "	83 — Octubre	"	"	—	"	216.887 34
" "	84 — Noviembre	"	"	—	"	200.594 68
					$	2.487.341 88

CERTIFICADOS DE TRABAJOS EJECUTADOS POR CUENTA DE LA "ADMINISTRACIÓN" (ARTÍCULO 106 DEL PLIEGO DE CONDICIONES), PAGADOS Á LA EMPRESA GENERAL DEL PUERTO DE MONTEVIDEO, DURANTE EL AÑO DE 1908.

Certificado	N.º	49 — Octubre	de	1907	—	$	888.88
"	"	50 — Noviembre	"	"	—	"	158 22
"	"	51 — Diciembre	"	"	—	"	3.565 56
"	"	52 — Enero	"	1908	—	"	4.881 83
"	"	53 — Febrero	"	"	—	"	777 95
"	"	54 — Marzo	"	"	—	"	3.210 49
"	"	55 — Abril	"	"	—	"	497 67
"	"	56 — Mayo	"	"	—	"	970 21
"	"	57 — Junio	"	"	—	"	2.028 20
"	"	58 — Julio	"	"	—	"	5.115 49
"	"	59 — Agosto	"	"	—	"	4.665 50
"	"	60 — Setiembre	"	"	—	"	2.579 88
						$	29.339 88

ANTICIPOS SOBRE MATERIALES ACOPIADOS, HECHOS Á LA EMPRESA GENERAL DEL PUERTO DE MONTEVIDEO, DURANTE EL AÑO DE 1908, DE ACUERDO CON EL ARTÍCULO 131 DEL PLIEGO DE CONDICIONES Y CON EL DECRETO DE 30 DE AGOSTO DEL AÑO DE 1907.

Certificado	correspondiente	á	Diciembre	1907	$	5.845 31
"	"	"	Abril	1908	"	1.901 15
"	"	"	Junio	"	"	3.017 33
"	"	"	Julio	"	"	7.352 07
"	"	"	Agosto	"	"	2.090 40
"	"	"	Setiembre	"	"	7.907 26
"	"	"	Octubre	"	"	8.385 86
					$	36.499 47

Transporte		$	36.499 47

Á DEDUCIR

Devoluciones realizadas por la Empresa:

1908		
Abril 29......................	$ 16.816 23	
Junio 30......................	" 825 67	$ 17.641 90
		$ 18.857 57

ENTREGAS HECHAS Á LA EMPRESA GENERAL DEL PUERTO DE MONTEVIDEO, HASTA EL 31 DE DICIEMBRE DE 1908 (1)

Obras ejecutadas que se especifican en 84 Certificados correspondientes á los años 1901, 1902. 1903, 1904, 1905, 1906, 1907 y 1908................			$ 11.456.841 04
Certificados de trabajos por cuenta de la "Administración" durante los años precitados, (de acuerdo con el artículo 106 del Pliego de Condiciones)...			" 55.604 03
Certificados correspondientes á "Materiales Acopiados" en los años 1907 y 1908 (artículo 131 del Pliego de Condiciones):	$ 55.645 17		
Á DEDUCIR			
Sumas recobradas de la Empresa General del Puerto. durante los años precitados	" 17.641 90	"	38.003 27
			$ 11.550.448 34

(1) Lo abonado á la Empresa General del Puerto, hasta Marzo de 1909, alcanza á la suma de pesos 11.842.969.08 cts.

La suma de *once millones quinientos cincuenta mil cuatrocientos cuarenta y ocho pesos con treinta y cuatro centésimos oro sellado* (11:550.448.34 cts.) se ha abonado en los ocho años indicados, á la Empresa Constructora del Puerto de Montevideo, correspondiendo á cada uno, respectivamente:

Años	1901-1902	$	68.483 06
Año	1903	"	1.259.954 68
"	1904	"	1.636.702 42
"	1905	"	1.429 376 —
"	1906	"	1.833.294 07
"	1907	"	2.787.098 78
"	1908	"	2.535.539 33
		$	11.550.448 34

ARRENDAMIENTOS DEL MATERIAL DE DRAGADO DE PROPIEDAD DEL ESTADO. — SUMAS RECIBIDAS DE LA EMPRESA GENERAL DEL PUERTO DURANTE EL AÑO DE 1908.

De conformidad con el decreto del Poder Ejecutivo, de fecha 21 de Octubre de 1905, la Comisión Financiera ha recibido de la Empresa General del Puerto de Montevideo, las sumas que pasa á detallar y que corresponden al año que hoy termina:

1907	— Mes de Diciembre	$	1.775 33
1908	— " " Enero	"	1.743 96
"	— " " Febrero	"	1.675 81
"	— " " Marzo	"	1.669 13
"	— " " Abril	"	235 78
"	— " " Mayo	"	1.423 11
"	— " " Junio	"	477 44
"	— " " Julio	"	560 99
"	— " " Agosto	"	1.194 76
"	— " " Setiembre	"	1.658 91
"	— " " Octubre	"	1.828 67
"	— " " Noviembre	"	1.527 55
		$	15.771 44

SALDOS DE RECAUDACIÓN DEL IMPUESTO "FAROS DE LA NACIÓN" RECIBIDOS DURANTE EL AÑO DE 1908

En la Memoria de la Comisión Financiera correspondiente al año de 1907, se dejaba constancia de que la suma recibida por esta Comisión, durante el expresado año, de la Dirección General de Faros, de conformidad con la ley de 7 de Noviembre de 1899, había ascendido á $ 124.408.76 centésimos.

La promulgación de la ley de Faros de 21 de Diciembre de 1907, al derogar el artículo 20 de la de construcción del Puerto de Montevideo, dejó pendiente el cobro de diversos saldos resultantes del impuesto á buques que se hallaban en puertos de la República, antes del 1.° de Enero del año que termina y que la Dirección respectiva ha remitido, como correspondientes á los meses siguientes:

Saldo por Diciembre de 1907	$	132.67
Recaudado por Enero de 1908	"	1.558 91
" " Febrero "	"	330 27
" " Marzo "	"	83 14
" " Mayo "	"	134 43
	$	2.239 42

Costo de las diversas secciones de obras ejecutadas hasta el 30 de Noviembre de 1908

DRAGADO DEL PUERTO, ANTEPUERTO Y CANAL DE ENTRADA

Dragado del Puerto......	m³ 2.308.795	
" " Antepuerto ..	" 4.336.864	
" " Canal de Entrada	" 1.059.273	
Varios	" 280.596	
	m³ 7.985.528	
A francos 1.5915.........		Fcs. 12.708.967.82
O sea en $ á 0.1865 el franco		$ 2.370.222.50

ESCOLLERA ESTE

Blocs artificiales: 57.152m^3 440 á 69 frs.	Fcs.	3.943.518 36
Blocs naturales: 151.867m^3 622.........	ʻʻ	1.873.808.78
Dinteles de defensa: 217m^3 695 á 205 frs.	ʻʻ	44.627 48
Dinteles de sobre-carga: 232m^3 208 á francos 2.90.......................	ʻʻ	673.40
Mampostería y hormigón: 989m^3 166....	ʻʻ	69.134 15
Arena: 147.354m^3 342 á frcs. 3.50......	ʻʻ	515.740.20
	Fcs.	6.473.981.29
Rebaja del ½ por ciento..............	ʻʻ	32.369.91
	Fcs.	6.441.611.38
Dragado: 207.469m^3 á frcs. 1.5915......	ʻʻ	330.186.91
	Fcs.	6.771.798.29
O sea en $ á 0.1865 el franco..........	$	1.262.940.38

ESCOLLERA OESTE

Blocs artificiales: 47.642$m^3$900 á frcs. 69.	Fcs.	3.287.360.10
Blocs naturales: 121.838$m^3$878.........	ʻʻ	1.406.052.18
Arena: 377.732m^3 á francos 3.50........	ʻʻ	1.322.062 —
Blocs de parapeto: 1.558$m^3$950 á francos 83.60..........................	ʻʻ	130.328.22
Mampostería: 346$m^3$440...............	ʻʻ	32.564.83
	Fcs.	6.178.367.33
Rebaja del ½ por ciento..............	ʻʻ	30.891.84
	Fcs.	6.147.475.49
Dragado: 457.896m^3 á francos 1.5915...	ʻʻ	728.741.49
	Fcs.	6.876.216.98
O sea en $ á 0.1865 el franco..........	$	1.282.414.47

DIQUE DE CINTURA Y ESPIGONES A Y B

Blocs naturales: 166.367m^{3}067.........	Fcs.	1.957.468.52
Blocs artificiales: 6.326m^{3}160 á frcs. 69.	"	436.505.04
Arena: 219.897m^{3}068 á frcs. 3.50.......	"	769.639.74
Mampostería: 232m^{3}079 á frcs. 71.30...	"	16.547.23
	Fcs.	3.180.160.53
Rebaja del $\frac{1}{2}$ por ciento..............	"	15.900.79
	Fcs.	3.164.259.74
Dragado: 393.549m^3 frcs. 1.5915........	"	626.014.93
	Fcs.	3.790.274.67
O sea en $ á 0.1865 el franco...........	$	706.886.21

ESPIGÓN F

Blocs naturales: 15.829m^{3}525..........	Fcs.	200.991.21
Rebaja del $\frac{1}{2}$ por ciento...............	"	1.004.95
	Fcs.	199.986.16
O sea en $ á 0.1865 el franco..........	$	37.297.44

DIQUE DE RIBERA

Blocs naturales: 33.749m^{3}797.........	Fcs.	365.981.61
Arena: 39.033m^3 á francos 3.50.........	"	136.615.50
Empedrado mampostería: 3.600 m^3 á francos 24.80......................	"	89.280 —
Blocs artificiales: 836m^{3}310 á frcs. 69...	"	57.705.39
	Fcs.	651.227.50
Rebaja del $\frac{1}{2}$ por ciento..............	"	3.256.14
	Fcs.	647.971.36
Dragado: 66.291m^3 á frcs. 1.5915......	"	105.502.13
	Fcs.	753.473.49
O sea en $ á 0.1865 el franco..........	$	140.522.80

TERRAPLÉN DETRÁS DEL DIQUE DE RIBERA

Terraplén: 1.040.013m³ á francos 2. —..	Fcs.	2.080.026 —
Rebaja del ½ por ciento.............	"	10.400.13
	Fcs.	2.069.625.87
Dragado: 7.732m³ á francos 1.5915.....	"	12.305.46
	Fcs.	2.081.931.33
O sea en $ á 0.1865 el franco...........	$	388.280.19

MUELLE A

Blocs naturales: 56.957m³312..........	Fcs.	564.983.24
Blocs artificiales: 441m³ á francos 69..	"	30.429 —
Terraplenes: 343.852m³562 á francos 2 —	"	687.705.12
Postes y maderas: 2.940m³290.........	"	1.008.854.08
Mampostería: 2.921m³012.............	"	216.789.72
Arena: 342.407m³ á francos 3.50.......	"	1.198.424.50
Tabla-estacas: 964m³790..............	"	336.797.73
Dinteles 1.517m³319..................	"	404.396.30
Adoquinados: 38.837m² á francos 16.60	"	644.696.03
Mampostería de las pilas: 18.745m³974 á francos 122.....................	"	2.287.008.83
Ensayos de resistencia de las pilas: 12.771m³337 á francos 2.90..........	"	37.036.88
Trabajos con aire comprimido..........	"	284.865.85
Valor de otras construcciones..........	"	391.261.34
	Fcs.	8.093.248.62
Rebaja del ½ por ciento.............	"	40.466.24
	Fcs.	8.052.782.38
Dragados: 354.017m³.................	"	586.687.87
	Fcs.	8.639.470.25
O sea en $ á 0.1865 el franco...........	$	1.611.261 21

MUELLE DE RIBERA, ENTRE LOS MUELLES A Y B

Mampostería de las pilas: 14.571m³789 á francos 122........................	Fcs.	1.753.358.01
Arena: 58.514m³ á francos 3.50........	"	204.799 —
Blocs naturales: 13.714m³273..........	"	142.022.55
Ensayo de resistencia de las pilas: 7.405m³820 á francos 2.90...........	"	21.476.88
Tabla-estacas: 422m³180 á frcs. 352.70..	"	148.902.89
Dinteles: 1052m³377 á francos 266.94...	"	280.921.52
Mamposterías: 1.000m³226.............	"	69.640.69
Trabajos con aire comprimido.........	"	768.451.42
Valor de otras construcciones..........	"	52.293.61
	Fcs.	3.441.866.57
Rebaja del ½ por ciento..............	"	17.209.33
	Fcs.	3.424.657.24
Boca de vertedero....................	"	5.630.04
Dragados: 305.612m³ á frcs. 1.5915....	"	486.381.50
	Fcs.	3.916.668.78
O sea en $ á 0.1865 el franco...........	$	730.458.73

MUELLE B

Mampostería de las pilas: 37.623m³053 á francos 122......................	Fcs.	4.590.012.47
Blocs naturales: 49.708m³359..........	"	510.359.97
Arena: 450.161m³ á francos 3.50.......	"	1.575.563.50
Ensayos de resistencia de las pilas: 29.195m³852 á francos 2.90..........	"	84.667.97
Tabla-estacas: 1.171m³445 á frcs. 352.70.	"	413.168.65
Dinteles: 3.413m³856.................	"	902.060.68
Mamposterías: 5.699m³080	"	427.274.21
Terraplenes: 199.630m³ á francos 2.....	"	399.260 —
Valor de otras construcciones..........	"	240.539.94
	Fcs.	9.142.907.39
Rebaja del ½ por ciento..............	"	45.714.54
	Fcs.	9.097.192.85
Dragados: 771.971m³.................	"	1.245.109.34
	Fcs.	10.342.302.19
O sea en $ á 0.1865 el franco...........	$	1.928.839.36

MUELLE DE RIBERA AL ESTE DEL MUELLE B

Mampostería de las pilas: 18.166m³711 á francos 122	Fcs.	2.216.338.74
Blocs naturales: 26.138m³751	"	257.754.78
Arena: 151.941m³	"	531.793 —
Ensayos de resistencia de las pilas: 14.582m³086	"	42.288.05
Tabla-estacas: 581m³893	"	204.818.21
Dinteles: 1.601m³559	"	427.520.16
Mamposterías: 2.929m³684	"	223.085.61
Valor de otras construcciones	"	707.278.13
	Fcs.	4.610.876.68
Rebaja del ½ por ciento	"	23.054.38
	Fcs.	4.587.822.30
Dragados: su valor	"	394.949.12
	Fcs.	4.982.771.42
O sea en $ á 0.1865 el franco	$	929.286.87

MATERIALES EN DEPÓSITO

Blocs artificiales: 12m³800 á francos 61.	Fcs.	780.80
Tabla-estacas: 339m³625	"	107.559.24
Dinteles: 1.182m³612	"	256.055.34
	Fcs.	364.395.38
Rebaja del ½ por ciento	"	1.891.98
	Fcs.	362.573.40
A deducir por excedente sobre $ 60.000	"	14.447.79
	Fcs.	348.125.61
O sea en $ á 0.1865 el franco	$	64.925.43

ENSAYOS DE MATERIALES Y TRABAJOS VARIOS EN LA TEJA

Valor de los ensayos..................	Fcs.	3.363.03
Valor de los trabajos..................	"	15.527.40
	Fcs.	18.890.43
Rebaja del ½ por ciento..............	"	94.46
	Fcs.	18.795.97
O sea en $ á 0.1865 el franco..........	$	3.505.45

RESUMEN GENERAL DE LAS DIVERSAS OBRAS EJECUTADAS EN LA CONSTRUCCIÓN DEL PUERTO DE MONTEVIDEO, HASTA 30 NOVIEMBRE DE 1908.

Dragado del Puerto. Antepuerto y Canal de Entrada	Fcs.	12.708.967.82	$	2.370.222.50
Escollera Este.........	"	6.771.798.29	"	1.262.940.38
Escollera Oeste........	"	6.876.216.98	"	1.282.414.47
Dique de Cintura y Espigones "A" "B"...	"	3.790.274.67	"	706.886.21
Espigón "F".........	"	199.986.26	"	37.297.44
Dique de ribera.......	"	753.473.49	"	140.522.80
Terraplén detrás del dique de ribera.....	"	2.081.931.33	"	388.280.19
Muelle "A"..........	"	8.639.470.25	"	1.611.261.21
Muelle de ribera, entre los muelles "A" y "B"............	"	3.916.668.78	"	730.458.73
Muelle "B"..........	"	10.342.302.19	"	1.928.839.36
Muelle de ribera al Este del muelle "B"....	"	4.982.771.42	"	929.286.87
Materiales en depósito.	"	348.125.61	"	64.925.43
Ensayos y trabajos en "La Teja".........	"	18.795.97	"	3.505.45
	Fcs.	61.430.783.06	$	11.456.841.04

CERTIFICADOS DE OBRAS DE SANEAMIENTO EJECUTADAS POR "ADMINISTRACIÓN", Y PAGADOS DURANTE EL AÑO DE 1908

Certificados de Mayo á Octubre de 1907......	$	2.258 99
" " Diciembre 1907 á Marzo 1908....	"	1.275 17
" " Abril á Junio de 1908..........	"	3.757 95
" " Julio y Agosto de 1908..........	"	835 77
	$	8.127 88

COSTO DE LAS OBRAS DE SANEAMIENTO EN 31 DE DICIEMBRE DE 1908

Certificados de Obras del Contrato, correspondientes á V. Scala & C.ª............	$	681.126 91
Certificados de trabajos por cuenta de la Administración, incluídos los de la Sociedad " La Constructora Uruguaya ", pagos por devoluciones de garantía, estudios, honorarios y gastos autorizados en aplicación de la ley de 18 de Mayo de 1904.............	"	40.232 80
	$	721.359 71

MOVIMIENTO DE CAJA DE LA COMISIÓN FINANCIERA DE LAS OBRAS DEL PUERTO DE MONTEVIDEO, DURANTE EL AÑO DE 1908

Las Entradas de Caja de la Comisión Financiera durante el año trascurrido, están representadas por......................	$	4.849.348 42
Y las salidas por la suma de.............	"	4.849.180 86
Que señala un Movimiento de Fondos durante el año de......................	$	9.698.529 28

OFICINA DE LA COMISIÓN FINANCIERA

El trámite de Expedientes y la Contabilidad de la Oficina quedan al día.

Por lo que hace á la Secretaría, su movimiento se determina en la siguiente forma:

Notas é informes de la Comisión remitidos á diversas Reparticiones, por intermedio de su Oficina.......... 126
Comunicaciones recibidas por la Comisión............. 215

INTEGRACIÓN DE LA COMISIÓN FINANCIERA

El tercer trienio del funcionamiento de la Comisión Financiera venció el 17 de Noviembre del año actual, cesando en su mandato, — en virtud de lo que dispone el artículo 9.° de la ley de 7 de Noviembre de 1899, — los señores doctor Carlos María de Pena y don Pablo Mañé.

El Poder Ejecutivo, en uso de la facultad que le acuerda el inciso 2.° del artículo 9.° de la ley precitada, designó á los mismos señores para integrar la Comisión, dictando el siguiente decreto:

Ministerio de Obras Públicas.

Montevideo, Noviembre 20 de 1908.

Habiendo expirado el término del mandato conferido á los señores doctor Carlos María de Pena y don Pablo Mañé, como miembros de la Comisión Financiera de las Obras del Puerto de Montevideo, y deseando el Poder Ejecutivo continuar utilizando los servicios de aquellas personas en los referidos cargos, el Presidente de la República, usando de la facultad acordada por el inciso 2.° del artículo 9.° de la ley 7 de Noviembre de 1899,

DECRETA:

Artículo 1.° Nómbrase nuevamente miembros de la Comisión Financiera de las Obras del Puerto de Montevideo, á los señores doctor Carlos María de Pena y don Pablo Mañé, á quienes se agradecerá por nota los importantes servicios prestados á dicha Comisión en el período que acaba de terminar.

Art. 2.° Comuníquese, insértese en el R. N. y publíquese.

WILLIMAN.
JUAN P. LAMOLLE.

Balance de la Comisión Financiera de las Obras del Puerto de Montevideo en 31 de Diciembre de 1908

INGRESOS

A Patentes Adicionales sobre la Exportación:		
Percibido de la Dirección General de Impuestos Internos hasta la fecha y cobrado por las Administraciones Departamentales de Rentas hasta el 30 de Noviembre del corriente año...........	$	2.789.875 49
A Patentes Adicionales sobre la Importación:		
Percibido de la Dirección General de Impuestos Internos hasta la fecha y cobrado por las Administraciones Departamentales de Rentas hasta el 30 de Noviembre del corriente año............	"	6.900.138 94
A Devoluciones:		
Producto de útiles que, por serle innecesarios, vendió en remate público la Oficina Técnico-Administrativa..........	"	25 40
A Retenciones como Garantía:		
Sumas retenidas como garantía, de la Empresa General del Puerto de Montevideo, en virtud del artículo 131 del Pliego de Condiciones.....................	"	100.000 —
A Impuestos de Faros:		
Recibido de la Dirección General de Faros hasta el día de hoy..................	"	294.555 42
A Extracción de Objetos:		
Producto de una hélice, del muelle conocido por Cutbill Sons and de Lungo y de unas casillas de madera..............	"	298 77
A Arrendamiento de Material de Dragado:		
Percibido por arrendamiento hasta la fecha	"	46.672 96
Transporte	$	10.131.566 98

Transporte	$	10.131.566 98
A V. Scala y C.a. Retenciones como Garantías:		
Saldo de las sumas retenidas en garantía de las Obras de Saneamiento hechas por los señores " V. Scala y C.a ".....	"	1.500 02
A Empréstito de Conversión:		
Producto líquido de $ 5.035.411.50 cts., valor nominal de títulos del " Empréstito de Conversión ", deducidos los corretajes pagados por su venta, la bonificación á " Obligaciones del Puerto de Montevideo " y la parte de gastos de emisión, timbres, etc., que correspondió á esta Comisión en la contratación de dicho Empréstito....................	"	4.403.141 04
A Obras de Saneamiento.—Conexión de Cañerías:		
Derechos cobrados de varios propietarios por conexión cañerías................	"	402 36
	$	14.536.610 40

EGRESOS

De Gastos de Instalación:		
Los de esta Oficina autorizados por Ley de 18 de Abril de 1900.................	$	1.500 —
De Construcción del Puerto de Montevideo:		
Pagos efectuados hasta hoy............	"	11.575.834 76
De Material de Dragrado:		
Costo total del material, incluso telegramas, honorarios y gastos de control é inspección	"	905.118 44
De Obras de Saneamiento		
Las ejecutadas por las empresas " V. Scala y C.a " y " La Constructora Uruguaya " y más lo pagado por estudios, inspección, sueldos de empleados, remoción y colocación de vías y cañerías y varios otros gastos.........................	"	721.359 71
Transporte	$	13.203.812 91

Transporte	$	13.203.812 91
De Oficina Técnico-Administrativa:		
Presupuestos, gastos de instalación, indemnizaciones al Ingeniero don Ernesto Kummer, sueldos del Ingeniero don Adolfo Guérard y gastos eventuales y autorizados, pagados hasta la fecha....	"	444.902.18
De Intereses y Obligaciones:		
Sumas entregadas al Banco de la República para el pago de intereses de " Obligaciones del Puerto de Montevideo "..	"	21.951 90
De Gastos Generales:		
Sueldos y gastos de la Oficina de la Comisión Financiera desde que empezó á funcionar	"	46.683 —
De Administraciones Departamentales de Rentas:		
Saldos en poder de varias Administraciones	"	7.717 32
De Gastos de servicios de "Obligaciones":		
Comisiones y telegramas pagados al Banco de la Repúlica por servicio de intereses y amortización en Londres de " Obligaciones del Puerto de Montevideo ".....	"	29 36
De Intereses del Empréstito de Conversión:		
Sumas entregadas al Banco de la República, para acreditar en la cuenta del Gobierno, destinadas á atender el servicio de intereses de títulos del " Empréstito le Conversión ", á cargo de esta Comisión	"	348.509 09
De Servicios complementarios del Puerto:		
Reintegros hechos á la Tesorería General del Estado, de acuerdo con la Ley de 15 de Enero de 1908 y pagado por parte de la construcción de los Faros del Cerro de Montevideo y de la isla de Lobos;		
Transporte	$	40.073.605 76

Transporte	$	40.073.605 76
sueldo del Sobrestante de este Faro y de los encargados del control del material de Dragado....................	"	313.221 13
De Amortizaciones del Empréstito de Conversión:		
Sumas entregadas al Banco de la República, para acreditar en la cuenta del Gobierno, destinadas á atender el servicio de amortización de títulos del " Empréstito de Conversión ", á cargo de esta Comisión	"	78.014 60
De Anticipos sobre Materiales:		
Saldo de anticipos hechos á la Empresa General del Puerto de Montevideo sobre materiales acumulados...........	"	38.003 27
De Intereses:		
Los cargados hasta la fecha por el Banco de la República, en la cuenta corriente.	"	9.793 86
De Venta de Plata:		
Quebranto en la venta de **$ 28.251.37 cts.**	"	169 20
De Banco Comercial:		
Fondos depositados en cuenta corriente..	"	685 75
De Banco de la República:		
Suma depositada en cuenta corriente.....	"	22.949 27
De Caja:		
Saldo existente.......................	"	167 56
	$	14.536.610 40

Montevideo, Diciembre 31 de 1908.

Juan Carlos Blanco, Presidente. — *Carlos María de Pena,* Vicepresidente. — ***M. Artagaveytia,*** Contador. — *A. Hoffmann,* Tesorero. — *Pablo Mañé,* Secretario.

ANEXO B

DEPARTAMENTO N. DE INGENIEROS

I. Informe anual del Departamento.—Trabajos de la Dirección, del Consejo y de las diversas secciones.

II. Asuntos diversos.

III. Catastro.

IV. Saneamiento de centros de población.

1

DEPARTAMENTO N. DE INGENIEROS

INFORME ANUAL

Dirección General. — Asuntos informados por el Consejo

Entre los asuntos que ha estudiado é informado el Consejo del Departamento durante el año 1908, merecen mencionarse por su importancia é interés, los siguientes:

Proyecto de investigaciones geológicas presentado por el señor A. Llambías de Olivar. — El Consejo estudió en diversas sesiones el proyecto de la referencia y basándose en la importancia que entrañaba la propuesta y considerando además que la industria extractiva es la más importante de todas las industrias, porque pone en circulación riquezas existentes que yacerían improductivas sin el esfuerzo del hombre, produjo un informe en cuyas conclusiones manifestaba su preferencia, porque las investigaciones geológicas se lleven adelante de acuerdo con el proyecto del señor Ingeniero Kümmer, que el Poder Ejecutivo sometió á la aprobación del Poder Legislativo, el 15 de Mayo de 1905 y, dada la gran urgencia en efectuar esas investigaciones, opinaba que si el Superior Gobierno no estuviera dispuesto á llevar adelante de inmediato aquel proyecto, correspondería secundase la iniciativa del señor Llambías de Olivar tendiente á ese fin, el cual ofrece la garantía no despreciable de seriedad, consistente en haber adquirido é importado al país una perforadora capaz de alcanzar 300 metros de profundidad, que si bien es mucho menor que la del

proyecto del señor Ingeniero Kümmer (que alcanza á 1.000 metros), representa ya un importante capital.

Además el Consejo imponía algunas condiciones, entre ellas, la de que en caso de fijar el Gobierno un subsidio al solicitante, debería ser condicional, esto es, con la obligación convenientemente garantida de devolverlo al Estado en caso que las investigaciones dieran un resultado industrial satisfactorio á juicio de la Administración. — Para fijar ese subsidio, en general, se debería tomar como base los precios medios que se abonan en Europa, por considerar que el subsidio así calculado, representaría la mitad del costo real en nuestro país; partiendo de esa base se establecerían los precios siguientes:

Sondajes de 0 metro á 100 metros.........	$	10.00 p/m.
" " 100 metros á 200 metros......	"	15.00 "
" " 200 metros á 300 metros......	"	20.00 "

Para evitar la discontinuidad de los precios y los graves inconvenientes que esto acarrearía, se englobaban los precios referidos en la siguiente forma:

$x = 7.5 + 0.05\,z$, en la cual x representa el precio en pesos por cada metro de perforación y z la profundidad en metros del total á que ésta alcanza.

Y la última indicación que imponía el Consejo, era de que la Administración por medio de la Oficina que se designara, determinaría los puntos en que hubieran de hacerse las perforaciones, así como la profundidad á que estas debieran alcanzar.

Proyecto de ley de servidumbres para el Catastro. — Con fecha 6 de Marzo del corriente año el Consejo del Departamento Nacional de Ingenieros, elevó al Ministerio de Obras Públicas un proyecto de Ley sobre Servidumbres en favor del Catastro. — Los fundamentos de ese proyecto se basaban en que los trabajos de triangulación de la República estaban próximos á comenzar, estableciéndose los mojones y pilares con las señales correspondientes de los vértices y triángulos de los varios órdenes que constituyen las redes geodésicas y topográficas. Hay, pues, que colocar mojones y cuidarlos, necesitándose para ello una disposición legal que permita entrar á la

propiedad privada, construir dentro de ella aquellos mojones y pilares, con sus respectivas señales, garantir su conservación y tener el derecho de utilizarlos para las operaciones técnicas, toda vez que fuera menester.

En una palabra, se necesita que los operadores tengan libre entrada á los predios particulares; autorización para construir los mojones y para establecerse en ellos el tiempo requerido para llenar los fines científicos con que se hallan colocados, así como la facultad de circular con el mismo objeto y sin tropiezos directamente de una á otra señal, entre las que, por lo menos, habrá una distancia de 1.500 metros.

Para fijar pues, de una manera clara y precisa las obligaciones y derechos de cada parte, cree el Consejo indispensable la sanción de una ley especial y atendiendo á nuestras peculiaridades y á nuestras costumbres y á la clase de industrias á que por lo general se dedica entre nosotros la propiedad rural, es más adecuado el sistema de la servidumbre impuesta por la ley, sobre todo predio en que deba colocarse un signo cualquiera y practicar las operaciones inherentes á la tarea científica del Catastro.

El proyecto elevado al Ministerio empezaba por declarar de utilidad pública el Catastro de la República y las operaciones técnicas programadas por el Poder Ejecutivo, declarando, asimismo, á los predios ó fincas, sujetos á soportar la servidumbre legal necesaria para la realización de las operaciones técnicas que la obra requiere.

La servidumbre legal á que se hace referencia, consiste en permitir que las comisiones operadoras tengan cómoda y libre entrada á los predios particulares para los fines que le están encomendados.

Establecía el proyecto otros puntos de menor importancia tendientes á fijar las penas en que incurrirían los que causaren daños á los mojones y pilares y á los perjuicios ó desperfectos que pudieran reclamarse por la permanencia ó tránsito de las comisiones.

Sobre falta de cumplimiento por la Empresa del Ferrocarril Central del Uruguay á los reglamentos é itinerarios oficiales. — El Consejo al tomar en cuenta una denuncia formulada por

el señor Ingeniero Inspector de Ferrocarriles al Sud del Río Negro, don Arturo V. Rodríguez, relativa á la falta de cumplimiento por la Empresa del Ferrocarril Central á los Reglamentos é Itinerarios Oficiales, produjo un dictamen en el que manifestaba á la Superioridad que la denuncia formulada envolvía una cuestión seria cuya solución era difícil por los medios legales existentes.

Decía el Consejo, que el único medio eficaz que las leyes han puesto en manos de la Administración Pública para hacer observar á las Empresas Ferroviarias sus obligaciones y deberes, consiste en la suspensión del pago de la garantía de interés que algunas de dichas Empresas han obtenido del Estado, con la tácita pero evidente condición del cumplimiento estricto por parte de ellas del Contrato y Leyes Vigentes. Pero ese recurso, que por de pronto cesa de ser aplicable cuando el concesionario no goza de garantía, es poco práctico aun contra las mismas Compañías garantidas. Es, ante todo, una medida extrema á la que no sería razonable apelar sino en casos extremos también, de irregularidades gravísimas ó de violaciones flagrantes del Contrato.

Consideraba el Consejo, que la aplicación de multas graduadas, según la importancia de la falta, es el medio más prudente y eficaz de intervención oficial y es el que se emplea corrientemente en otros países. Pero nuestra ley ha omitido al indicar los deberes de las Empresas, determinar las sanciones penales correspondientes; de manera que la facultad de imponer multas sólo podría incorporarse á los Reglamentos de inspección, en el supuesto poco probable, de que las Empresas mismas la aceptaran. En segundo lugar, la suspensión del pago de la garantía, se puede interpretar torcidamente en descrédito del país, y no hay duda de que no faltarían quienes se ocuparan en lanzar y hacer prosperar la falsa interpretación de esa medida disciplinaria, atribuyendo la falta de pago á dificultades financieras, con el deseo de eludir un compromiso pesado, etc.

Por estas razones, sin duda, es que el Estado no ha hecho nunca uso de este medio radical de compulsión y sólo una vez llegó á amenazar con aplicarlo. (Decreto de 10 de Abril de 1895).

Ahora bien, es indudable que la Administración no puede permanecer indiferente ante hechos como el que denuncia

el Inspector de Ferrocarriles, ni en general, ante la notoria inercia de nuestras Empresas de Ferrocarriles, cuyo servicio continúa encerrado en los moldes de la rutina, sin contribuir en la proporción que era justo esperar al progreso realizado en otras manifestaciones de la actividad del país.

El Consejo manifestaba que era, sin embargo, de opinión que, mientras subsista el monopolio absoluto de los transportes á favor de las Empresas ferroviarias, las reglamentaciones que se dicten para regularizar y mejorar el servicio de esas Empresas, serían letra muerta. La razón y la experiencia evidencian que las Compañías á base de monopolio abusan de su posición privilegiada para obtener con el mínimum de concesiones al público, el máximum de rendimiento financiero.

El único medio, parece, pues, que consistiría en favorecer las obras públicas destinadas á aminorar ese monopolio y á reducirlo á sus límites convenientes. La construcción de carreteras y canales, la adaptación de los ríos á la navegación, han sido en todas partes, el correctivo aplicado á los monopolios ferrocarrileros, el procedimiento que más eficaz ha resultado para imponer á las Empresas una tarificación racional y un servicio puntual y rápido.

Los Poderes Públicos de nuestro país han iniciado ya una política encaminada directa é indirectamente á ese fin. Los resultados provechosos para todos, hasta para las mismas Compañías de Ferrocarriles que participarán del aumento de producción y población, consiguiente á todo progreso en las obras públicas, no tardarán en manifestarse y serán tanto más importantes cuanto mayor sea la cantidad de esas obras.

Si respecto de las concesiones ya existentes la deficiencia de las leyes es difícil de remediar, eso mismo demuestra la necesidad de una mayor previsión en la realización de contratos futuros, en los cuales debería siempre incluirse una cláusula que faculte al Poder Ejecutivo á aplicar multas en los casos de infracción á los Reglamentos vigentes ó que se dicten.

———

Proyecto de reformas á introducirse en el Código de Procedimiento Civil en lo relativo á deslinde, mensura y amojonamiento de campos. — Presentándose la oportunidad de existir actualmente una Comisión Revisora del Código de P. Civil, el

Consejo se dirigió al Ministerio de Obras Públicas, expresando la conveniencia que existe en que la precitada Comisión introdujera en el Código de la referencia algunas reformas relacionadas con el procedimiento seguido en la actualidad respecto á deslinde, mensura y amojonamiento de campos.

Manifestaba el Consejo que hoy más que nunca sería necesaria la reforma indicada, por cuanto el país está abocado á una evolución fundamental en el asunto, además del adelanto de la época, el aumento de valor que ha adquirido la propiedad territorial, las decisiones de los tribunales en varios litigios sobre demarcación de tierras y reconocimientos de derechos de ocupantes ó poseedores, factores todos que han hecho jurisprudencia en la materia y que deben tenerse presentes en las instrucciones que día á día expide el Departamento para las mensuras cuya inspección se solicita.

Por otra parte, manifestaba el Consejo en apoyo de su petitorio, que el Catastro Geométrico parcelario va á comenzar á realizarse también en toda la República y eso hace que el momento actual sea aún más indicado para proyectar las reformas de las prescripciones vigentes para los juicios de deslinde, mensura, apeo y amojonamiento de terrenos, tanto en la parte judicial como en la técnica y en la administrativa, armonizándolas todas entre sí, para que respondan á los nuevos propósitos y se alcancen todas las ventajas posibles, sin que haya en esas disposiciones las discrepancias ó contradicciones que se notan en las vigentes.

Terminaba el Consejo ofreciendo la cooperación del Departamento Nacional de Ingenieros para la realización de este resultado, en el caso de que se resolviese de conformidad con el petitorio formulado.

Avenida del Parque Urbano á los Pocitos. — El Consejo del Departamento Nacional de Ingenieros, al estudiar este asunto declaró en primer término, que la necesidad ó conveniencia de la Avenida proyectada para unir los balnearios de Ramírez y los Pocitos, es evidente y halló acertada también la dirección que se dá á dicha vía, que saliendo del Parque Urbano por la calle Libertad hasta la de Ellauri, hace allí una pequeña inflexión hacia el Sur, siguiendo por la calle actual (Gadea) y prolongándose en recta hasta desembocar frente al baño de señoras de los Pocitos.

Pero tratándose de una vía destinada á gran tránsito y teniendo en cuenta que estará ubicada en una zona poco valorizada, cree el Consejo que el ancho proyectado (25 metros) es exiguo. Además, dada nuestra condición de ciudad balnearia, debe tenerse en cuenta que á esa Avenida afluirá en el verano gran cantidad de personas y se convertirá en uno de nuestros paseos más concurridos por su proximidad al mar y por el hecho de unir dos de los puntos más frecuentados en esa estación.

Por estas consideraciones el Consejo opinó que la Avenida proyectada no deberá tener un ancho menor de cuarenta metros.

Manifestaba, además, que el ensanche debe hacerse en el costado Norte de la Avenida porque en el costado Sur son las construcciones numerosas, más modernas y de mayor precio, por tanto, que las del costado Norte.

Aparte de lo expuesto, el Consejo no encontró inconvenientes mayores en el proyecto á su estudio, pero en cambio los encuentra en otra faz del asunto, que la plantea en la siguiente forma:

" Siendo indudable que la apertura de la Avenida valori-
" zará las propiedades que á ella den frente, y dando por
" aceptado que el ensanche se hiciera todo por el costado
" Norte de las calles actuales y sus respectivas prolongacio-
" nes al Este y al Oeste hasta los Pocitos y al Parque Ur-
" bano respectivamente, resultaría que este costado Norte
" sería el que tendría que soportar la pérdida de todo el te-
" rreno necesario y toda la expropiación de edificios, mien-
" tras que el costado Sur permaneciendo intacto y sin expe-
" rimentar ninguna disminución de terreno ni otro perjuicio,
" aprovecharía sin embargo, todos los beneficios que la Ave-
" nida produjese en los fundos que le son cercanos ".

Opina el Consejo que esto sería una injusticia y para evitarla, propone la adopción de un procedimiento que equitativamente hace que los dos costados de la nueva vía, obtengan por igual los mismos beneficios y sufran proporcionalmente los perjuicios.

Esos procedimientos serían:

1.° Que se calcule el valor de la faja de terreno que tenga que tomarse sobre el costado Norte para la Avenida y que

la mitad de su importe la sufraguen los propietarios del costado Sur proporcionalmente al frente que posean y que la Junta indemnice á quien corresponda los perjuicios que cause la demolición de los edificios que existen hoy en la parte de terreno que se tome para la Avenida.

2.° Que si los propietarios actuales en ambos costados Norte y Sur de la Avenida, sin excepción alguna, no estuvieran conformes con la fórmula anteriormente indicada, entonces se trace la Avenida, adoptando como eje el de las calles que hoy existen y á cada costado se avance, midiendo en la normal á dicho eje una distancia igual á la mitad del ancho total que se deba dar á la Avenida y se proceda luego á las expropiaciones correspondientes de los terrenos y edificios que al Norte y al Sur quedan en el espacio necesario para el ensanche.

Cualquiera de estas dos proposiciones serían equitativas, aunque la última fuera, acaso, la más económica para el Estado.

Canal Zabala. — Este importante asunto ha sido motivo de un detenido estudio por el Consejo del Departamento y después de tratarlo en diversas sesiones fué elevado al Ministerio de Obras Públicas con un meditado informe, por más que la intervención del Consejo, según se desprende de los artículos 576, 577, 578 y 592 del Código Rural, invocados en el Decreto de ese Ministerio, cabría tan solo si se hubiera presentado el proyecto definitivo de las obras.

No obstante, y á pesar de que las piezas presentadas no constituían sino un anteproyecto, imposibilitando un dictamen facultativo sobre la solidez de las obras de arte, el Consejo estudió aquellos puntos del anteproyecto que constituyen las bases fundamentales de la propuesta y que permiten apreciar su conveniencia.

Ahora bien, en conocimiento el Consejo del dictamen del Consejo de Higiene, se excusa de tratar la cuestión del abastecimiento de agua potable en la forma de conducción proyectada y pasa á estudiar los otros fines del proyecto, cuales son la navegación, riego y fuerza motriz, que son, con algunas sujeciones, compatibles.

Opina el Consejo, que para el objeto de la navegación la

velocidad no debe exceder á cierto límite, aunque será siempre fácil en el proyecto definitivo, conciliar esta exigencia con las condiciones de pendiente impuestas, hasta cierto punto, por la topografía de la región atravesada y se conseguiría al mismo tiempo, adoptando velocidades moderadas, prevenir los peligros de la erosión.

La navegación y el riego aparecen muy sumariamente estudiados en el anteproyecto, pues los pocos datos suministrados respecto al área irrigable y de las condiciones generales en que se efectuará el riego, no se prestan á más comentario que el que fluye de su misma vaguedad; se fija aquella área, es cierto, pero no se intenta siquiera indicar su ubicación y demostrar que por sus condiciones topográficas y geológicas y su situación con respecto al canal, es adaptable al riego. En cuanto á la navegación, la importancia del tráfico dependerá principalmente de la eficacia de la irrigación.

Estos puntos, según el Consejo, no son sin embargo, esenciales para los efectos de la concesión, porque á este respecto, el proponente no pide franquicias especiales ni la ayuda pecuniaria del Estado.

La faz más importante es la relativa á la utilización del canal para producir la fuerza motriz, la más importante y la más debatida. La más importante porque constituye la principal base financiera del proyecto; y ha sido discutida, sobre todo, del punto de vista del precio unitario de la energía que el Estado se obligaría á adquirir.

Opina el Consejo que el precio de costo actual, según los datos más recientes del kilowat hora, empleando combustible al costo de $ 8.00 la tonelada, es poco más ó menos, de doce milésimos de peso, para grandes producciones comparables con la prevista en el ante-proyecto.

Manifiesta, además, el Consejo, que en este caso hay tres factores importantísimos que modifican desfavorablemente la conclusión á que nos conduciría la cifra apuntada, conclusión que impediría aceptar de plano el precio de quince milésimos de la propuesta, como precio de costo conveniente. En primer lugar, la obligación de adquirir un mínimum de veintiséis millones de kilowats horas, tiene que resultar gravosísimo á causa de la reventa en una ciudad de escaso desarrollo industrial y en segundo término la invariabilidad del precio por el largo plazo de cuarenta años, contraria á

todas las previsiones, que permiten esperar en el futuro una rebaja continua en el precio de la energía, como ha ocurrido en los últimos años y finalmente, la hipótesis del consumo del combustible que aumenta considerablemente los precios con relación á la producción obtenida por caídas de agua.

Cita el Consejo como ejemplo reciente y fácilmente verificable de aprovechamiento de energía hidráulica, el de la Light and Power Cy de Río Janeiro, que solo cobra quince milésimos de peso á los consumidores, lo que implica un costo ciertamente mucho menor en la Usina, considerando pues, ser exagerado el precio en las condiciones de la propuesta.

En virtud de estas consideraciones, opina el Consejo, que parece evidente que la compra obligatoria para el Estado, de la energía, tiene que resultar financieramente muy gravosa, siendo factible la reventa de dicha energía, sino de inmediato, al menos en un plazo relativamente corto, si su precio fuera tal que pudiese influir en el desarrollo industrial de Montevideo.

Manifiesta además el Consejo, que es imposible fijar una cifra precisa, pero cree que, tomando en cuenta todos los factores del problema, el precio de un centésimo por kilowat hora á los consumidores sería el máximum que pudiera cobrarse, con esperanza de poder llegar á venderse en corto plazo el total anual de la energía adquirida por el Estado y que para llegar á este precio para los consumidores, sería necesario que el costo de adquisición en la Usina fuera todavía muy inferior, puesto que, habría que prever un 20 por ciento quizás, para amortización de las instalaciones de distribución y para la pérdida potencial; se llegaría así al precio aproximado de siete á ocho milésimos de peso el kilowat hora y que todo lo que exceda ese precio, habría que considerarlo como garantía de interés ofrecida á la Empresa, como que también la suma total anual de la garantía, calculada sobre esa base, oscila alrededor de 200.000 pesos que sería probablemente la carga para el Estado.

Entra el Consejo á considerar el presupuesto de la construcción incluyendo un beneficio de 25 por ciento y 15 por ciento de imprevistos, como también las ampliaciones introducidas al proyecto primitivo que lo calcula en 8.132.000 pesos y que la suma de 200.000 pesos antes mencionada, representaría el interés de 2 ½ por ciento sobre este capital, como

también del punto de vista de la Empresa, el importe anual de la energía vendida al Estado, disminuído los gastos de explotación, administración, etc., resulta de 330.000 pesos, que representan sobre aquel capital un interés de 4 por ciento.

Finalmente manifiesta el Consejo, que estas conclusiones no son en manera alguna contrarias á la propuesta y que no tienen más alcance que aclarar sus términos y precisar en lo posible el gravamen financiero que se impondría al Estado aceptándola, como también considera que, la garantía de 2 y ½ por ciento no es excesiva en compensación á los beneficios indiscutibles que aportaría la realización del proyecto, no excluyendo de esos beneficios el de la producción de agua potable y que convendría muy por el contrario, modificar el proyecto, de modo que la conducción del agua para el abastecimiento de la ciudad no ofreciera los peligros que señala el Consejo de Higiene, aunque esa modificación se tradujera en un gravámen mayor para el Estado.

Puerto de La Paloma. — El Ministerio de Obras Públicas encomendó al Consejo del Departamento el exámen de las propuestas presentadas para la ejecución de las obras fijas que importa el proyecto de Puerto de la Paloma.

Conceptuando el Consejo que las tres firmas presentadas en la licitación reunen por igual las condiciones de idoneidad, resolvió aconsejar al Ministerio la aceptación de la oferta más baja, que pertenece á los señores Sosa Dias y C.ª, eligiéndose el tipo " A " con material del Estado que importa $ 615.202.38.

Estudió también el Consejo otra propuesta de la misma firma correspondiente al tipo " C ", resultando de ese estudio un 5 por ciento más económico que el tipo " A ". Sin embargo, cree el Consejo que esa economía es aparente y que en la práctica, dadas las grandes dificultades que lleva aparejadas la construcción de ese tipo de escollera, habrá un fuerte aumento imprevisto de obra, que sobrepasará, con mucho, al 5 por ciento.

Finalmente el Consejo hace notar al Ministerio, que debe tenerse presente al firmarse el contrato respectivo, que de acuerdo con lo dispuesto en el Pliego de Condiciones, el con-

tratista está obligado á preparar los obradores y efectuar el montaje de los útiles y máquinas que le suministre el Estado, así como á proveer las vías de comunicación que se requieren, con excepción de las del obrador de bloques.

En diversas sesiones, además, el Consejo procedió al estudio de las propuestas presentadas para la provisión de materiales y útiles para la construcción del Puerto de la Paloma, habiendo sido integrado, á ese fin, con los señores Ingenieros Storm, Andreoni y Benavides.

La cantidad de las propuestas presentadas así como la forma de presentación de algunas de ellas, requirió del Consejo una tarea de varios días para su estudio, habiéndose celebrado con tal motivo quince sesiones, en las que, después de discutir propuesta por propuesta y hacer un minucioso estudio de cada una de ellas, resolvió aconsejar la aceptación de la propuesta de la casa Schneider por valor de $ 238.000 por ser la más conveniente para los intereses fiscales, teniendo en cuenta que el Estado, en realidad, no abonará esa suma, por cuanto de ella deberán descontarse los derechos y patentes de importación que alcanzarán á $ 22.304.08.

Además, la casa Schneider ofrecía la totalidad de los útiles y maquinarias pedidos en el llamado á licitación; en cambio, las demás casas, sólo hacen propuestas parciales y la precitada casa ofrece la entrega de todo el material instalado y funcionando, lo cual trae por consecuencia, no sólo la garantía del buen funcionamiento, sino evitar la pérdida de dinero y tiempo que puede ocasionar la rotura ó extravío de piezas de dicha maquinaria, accidentes muy posibles en las operaciones que su transporte exige.

Terminaba su dictámen el Consejo, llamando la atención del Ministerio á ciertas contradicciones que enumeraba, existentes en la propuesta presentada por Schneider y las especificaciones que la acompañaron, contradicciones que á juicio del Consejo debían ser aclaradas y rectificadas en el Contrato, en el caso que éste se celebrara.

SECCIÓN DE FERROCARRILES Y OBRAS HIDRÁULICAS

Proyecto de puente en la Isla de Flores. — El señor Ingeniero Arturo V. Rodríguez, proyectó la construcción de un puente para el servicio de peatones en la isla de Flores, cumpliendo

así órdenes verbales de S. E. el señor Ministro de Obras Públicas.

El mencionado Ingeniero proyecta construir con solidez la obra de madera, para darle resistencia contra los temporales del Sur y á ese fin se propone hincar los pilotes á 1 metro de profundidad en la roca, donde quedarán definitivamente empotrados con hormigón y alternadamente unidos con cepos horizontales unos y con tornapuntas los otros, como se indica en el plano, para la mayor solidez del conjunto.

Termina su informe el señor Ingeniero, con una interesante relación de las obras á efectuarse, fundándose sobre serias razones de orden técnico, dada la naturaleza é importancia de la referida obra que vendría á tener 250 metros de extensión y un costo de $ 5.790.54.

———

Obras de saneamiento en los talleres del Ferrocarril Central en el Peñarol. — El señor Ingeniero Arturo V. Rodríguez, en un extenso informe, da cuenta á la Sección, de la inspección practicada en las obras de saneamiento efectuadas en los Talleres del Peñarol.

Manifiesta el señor Ingeniero que dichas obras llenan perfectamente el objeto para el cual fueron proyectadas y que la Empresa, en su ejecución, ha cumplido fielmente los planos y memoria descriptiva aprobados por el Poder Ejecutivo con fecha 5 de Enero de 1907.

Aprueba finalmente el procedimiento *bacteriano* puesto en práctica, que á su juicio, dará espléndidos resultados y que, debe tomarse como ejemplo para realizar obras análogas en los pueblos del interior de la República.

———

Instalación de un cable aéreo sobre el río Cuareim.— La Empresa del Ferrocarril Norte del Uruguay, terminó la obra relativa á la instalación completa del cable aéreo sobre el río Cuareim, en proximidad á la Villa de San Eugenio (Departamento de Artigas).

Esta obra se llevó á cabo de acuerdo con los planos aprobados por el Poder Ejecutivo y con las modificaciones intro-

ducidas al proyecto, según informe de esta Sección de Octubre de 1907.

La prueba de resistencia del referido cable se efectuó con una carga máxima (peso propio y accidental) de 4.000 kilos, obteniéndose resultados satisfactorios, habiéndose fijado en 2.000 kilos el peso máximo de las cargas en las vagonetas, empleando ellas sólo dos minutos para conducir los productos desde el saladero " Nuevo Cuareim " hasta los vagones del Ferrocarril Norte del Uruguay, ubicados en la margen izquierda del mencionado río.

Manifiesta la Sección, haber examinado en todos sus detalles esta construcción, encontrándola en perfectas condiciones de solidez y seguridad y que, sin duda alguna, beneficiará inmensamente al público la referida instalación.

Uso de durmientes de acero en la renovación de la línea del Ferrocarril Central del Uruguay. — La Empresa del Ferrocarril Central del Uruguay, propone cambiar los antiguos durmientes de madera por traviesas metálicas, entre las estaciones Juanicó y Santa Lucía (kilómetros 35 y 61).

Las referidas traviesas metálicas han sido ensayadas con verdadero éxito en los ferrocarriles argentinos y por las líneas del Norte de nuestra República y en virtud de estas razones, y de otras de índole científica, para demostrar la duración, solidez y resistencia de los referidos durmientes, aconseja la Sección, se autorice el empleo de dichas traviesas metálicas, obligándose á la Empresa del Ferrocarril Central del Uruguay á presentar los planos y dibujos correspondientes.

Inspección practicada por el Ingeniero Carlos Bonasso en las líneas de los Ferrocarriles Midland, Noroeste y Norte del Uruguay. — Según se desprende de la inspección efectuada por el Inspector de Ferrocarriles al Norte del río Negro, Ingeniero Carlos Bonasso, y cuyo informe fué elevado en oportunidad, el estado actual de las vías permanentes y accesorias, estaciones, obras de arte, terraplenes, estribos, muros, durmientes, tramos, vigas, taludes, paredes de revestimiento, morteros,

contracarriles y coronamientos de alcantarillas, etc., en realidad, es bastante satisfactorio no ofreciendo peligros de accidentes, aun cuando se hace necesario de inmediato la realización de obras y reparaciones de diversa índole y categoría, como lo hizo constar en su informe el señor Inspector y á su vez, apercibido á los señores Administradores de las líneas que están bajo su dependencia, de reparar las deficiencias en sus respectivas líneas y de conservar en el mejor estado posible, los puentes y obras de mampostería adyacentes á las vías y de afianzar en condiciones de solidez y seguridad aquellas construcciones y partes esenciales de las mismas, que han sufrido desperfectos ó deterioros de más ó menos magnitud, con motivo de las grandes lluvias y crecientes de los ríos y arroyos, así como, debido á las cimentaciones deficientes de las obras que han cedido al empuje de las aguas, obras que redundarán, sin duda alguna, en beneficio del público y del crédito de las mismas líneas.

———

Construcción de la línea " Algorta-Fray Bentos ". — Sobre esta importante obra que revela un avance de progreso en la vialidad y que abarca nuevas corrientes de intercambio y comunicación, el señor Inspector de ferrocarriles al Norte del río Negro, Ingeniero Carlos Bonasso, formuló en un extenso informe sus opiniones técnicas sobre el proyecto definitivo del ferrocarril Midland del Uruguay para la construcción de la línea de la Estación Algorta á Fray Bentos, efectuándose su empalme en el kilómetro 135.708.

En resumen: opina el señor Ingeniero, que el proyecto en la parte planimétrica es aceptable, pero no así en la altimétrica, que considera inadmisible y por lo tanto debe ser modificada.

Por último, manifiesta también que con respecto á las obras de arte, la Empresa quedará siempre responsable de todos los daños y perjuicios que se ocasionen á la vía y á las propiedades contiguas por causa de insuficiencia de la luz libre de dichas obras que se construyan en la línea.

La Sección de Ferrocarriles, aprueba el precedente informe y manifiesta que, en vista de lo expuesto por el Ingeniero Bonasso, respecto al excesivo porcentaje de 70.46 por ciento de declives máximos ordinarios (12 por ciento) es necesario

que la Empresa lo reduzca á proporciones razonables. Que también debe aumentar en lo posible el exiguo radio de la curva del muelle de Fray Bentos y además, que en el área total de terrenos á expropiarse están incluídos metros cuadrados 20.148.50 de terrenos fiscales que se destinan también para la estación Fray Bentos y que si la estación Algorta no fuera suficiente para el fácil desenvolvimiento del nuevo tráfico que se le agregara, debe establecerse que la Empresa está obligada á ampliarla cuando el Poder Ejecutivo lo juzgue conveniente, así como, antes de proceder á la desviación de caminos públicos, la Empresa debe presentar á la aprobación Superior los proyectos respectivos y disminuir en lo posible los cortes innecesarios de dichos caminos y por último que con el fin de que esta línea se construya en el mejor modo posible, es necesario que se nombre un Ingeniero Inspector para vigilar la construcción, controlar los materiales, etc., en las mismas condiciones establecidas ya, para la ejecución de las obras de los ferrocarriles del Oeste y de Batlle y Ordóñez á Centurión que actualmente se construye.

Línea férrea á Centurión. — Estado actual de los trabajos. — El señor Inspector de ferrocarriles al Sur del río Negro, Ingeniero Arturo V. Rodríguez, ha formulado varios y detallados informes, elevados á la Sección, con ilustrados fundamentos técnicos del estado de los trabajos en la línea férrea de Batlle y Ordóñez á Centurión.

Ramal de Nico Pérez á Treinta y Tres. — Al mismo tiempo, manifiesta el señor Ingeniero Rodríguez que el señor Ingeniero don Emilio Berland con tres ayudantes operadores y un personal de 20 hombres ha dado comienzo á los estudios de la línea á Treinta y Tres que arranca de la Estación Nico Pérez: dichos trabajos calcula el señor Inspector, durarán aproximadamente dos meses.

Proyecto de prolongación de la línea férrea de La Sierra á San Carlos y Maldonado. — En mérito de la concesión otorgada por el Superior Gobierno á la Empresa del Ferrocarril Uruguayo del Este para la prolongación de la línea de La Sierra

hasta San Carlos y Maldonado, la referida Empresa se presentó al Ministerio de Obras Públicas solicitando la ratificación de los planos que por decreto de 29 de Setiembre de 1890 aprobó el Superior Gobierno del trazado de esa línea.

Pasada dicha solicitud á informe del Departamento Nacional de Ingenieros, éste comisionó al señor Ingeniero Arturo V. Rodríguez para practicar una inspección sobre el terreno, á fin de verificar el trazado que se solicita.

El Ingeniero Rodríguez manifiesta en un detenido informe, que la línea á Maldonado tiene que cumplir con las condiciones de pasar por tres puntos fijos que son: La Sierra, punto de arranque, San Carlos y Maldonado, indicados en la ley. Agregando que la línea, al llegar al kilómetro 70, tiene forzosamente que variar de rumbo, por cuanto se interpone un obstáculo natural, tal como la Laguna del Sauce, el cual es imposible pensar en cruzarlo, dada su anchura (6 á 8 kilómetros), lo que viene también á señalar una dirección en esta parte del recorrido, existiendo entonces un solo punto de pasaje conocido por el de " Abra de Perdomo ", donde es menester ir forzosamente con la línea, pues el terreno se eleva bruscamente á uno y otro lado sin dejar pasaje ninguno, á tal punto. que la naturaleza parecería venir á indicar este punto como obligado, pues allí pasan el arroyo Maldonado y el Camino Nacional, á los cuales vendría á beneficiar en el futuro el trazado de la línea.

La topografía del terreno en esta parte del Departamento de Maldonado es sumamente accidentado, basta solo decir, que la línea férrea tiene que despuntar la Sierra de las Animas que es conocida por la más alta de nuestro territorio, á parte de otras elevaciones que si no son de tanta importancia ofrecen serias dificultades por estar formadas de roca graníticas de gran dureza.

Manifiesta el señor Rodríguez que debe obligarse á la Compañía á estudiar una variante entre el kilómetro 78 y el 85, donde la línea cruza el arroyo del Sauce y que es la única posible en todo el trazado de la línea comprendida entre la Sierra y Maldonado.

La Sección de Ferrocarriles y Obras Hidráulicas ha intervenido además en numerosos asuntos que han sido objeto de

meditado estudio y laboriosos informes, entre los cuales se hallan los siguientes:

Venta y libre introducción de materiales; faltas de cumplimiento al itinerario de los ferrocarriles; mayor sección de desagüe del puente sobre el arroyo Guayabos Chico, ubicado en el kilómetro 124.300 del ferrocarril Midland del Uruguay; proyecto de muelles en la Colonia, Punta del Tigre en el Departamento de Montevideo, en la Laguna de los Patos (Departamento de Colonia) y en el Puerto de La Paloma (Departamento de Rocha); colocación de barreras entre Las Piedras y Guadalupe kilómetro 42.200 del Ferrocarril Central del Uruguay, en el kilómetro 42.330 próximo á la estación Canelones, en las calles Aurora, Charrúa y Gil de la vía del ferrocarril Central del Uruguay y Agraciada y Jardín Público de la misma vía; en el kilómetro 8.165 (Camino de Maroñas) y cambio de las de la calle Capurro; construcción de galpones en la estación San Luis del ferrocarril del Oeste, estación Queguay del ferrocarril Midland del Uruguay y estación Cuareim del ferrocarril Noroeste del Uruguay; Corrales y embarcadero de ganado entre la estación Casupá del ferrocarril Central del Uruguay extensión al Este, en el empalme de los Corrales de Abasto de la línea del ferrocarril Midland del Uruguay; en la estación Reboledo y en Santa Clara de Olimar del ferrocarril Central del Uruguay y reconstrucción del de la estación Nico Pérez; construcción de casillas en la estación Achar del ferrocarril Central del Uruguay; Puntas de Maciel del ferrocarril Central del Uruguay, terminación de reparaciones en el Puente de la Caballada del ferrocarril del Oeste y en los muelles de la Aduana en Punta del Este (Maldonado) y el de la isla de Flores; construcción de edificio en la estación Juanicó; mejoras en la estación Migues; nueva ubicación de la de Melo; construcción de desvíos; mejoramiento de aguas potables; variantes y proyecto de nuevas defensas del puente metálico sobre el arroyo Guayabos Chico del ferrocarril Midland del Uruguay, etc., etc.

Todo el material rodante construído en los talleres del Peñarol ha sido motivo de inspección y fiscalización minuciosa, así como el empleo de los materiales introducidos libre de derechos.

En todos estos asuntos que han sido motivo de especial estudio por parte de la Sección se han expedido los respectivos informes.

Las cuentas mensuales y trimestrales de todas las líneas han sido compulsadas y examinadas minuciosamente por parte de la Oficina, verificando el empleo previo de todos los materiales empleados.

FERROCARRILES de la República O. del Uruguay

Nómina de las Líneas	Línea Principal			Ramales		Compañía explotadora
	Trocha Metros	Con garantía Kilom	Sin garantía Kilom	Con garantía Kilom.	Sin garantía Kilom	
1.º Central del Uruguay:						
Montevideo á Río Negro....	1.435	—	273.110	—	—	F. C. C. del U.
Río Negro á Rivera..........	1.435	293.325	—	—	—	íd.
Toledo á Nico Pérez........	1.435	206.200	—	—	—	íd.
San José á Mercedes........	1.435	—	203.857	—	—	íd.
Mal Abrigo á Puerto Sauce.	1.435	—	69.368	—	—	íd.
Rosario á Colonia	1.435	—	65.895	—	—	íd.
25 de Agosto á San José....	1.435	—	—	—	32.500	íd.
Montevideo á Treinta y Tres	1.435	—	—	—	16.000	íd.
Montevideo á Pando........	1.435	—	—	—	35.983	íd.
Pando á Minas..............	1.435	—	—	88.317	—	íd.
2.º Uruguayo del Este:						
Olmos, Empalme á La Sierra	1.435	50.418	—	—	—	F. C. U. del E.
3.º Midland del Uruguay:						
Río Negro, Paysandú y Salto	1.435	317.036	—	-	—	F. C. M. del U.
4.º Noroeste del Uruguay:						
Salto á Isla Cabellos	1.435	—	97.500	—	—	F. C N. O. del U.
Isla Cabellos á Santa Rosa.	1.435	80.257	—	—	—	íd.
Santa Rosa á Río Cuareim..	1.435	—	—		6.800	íd.
5.º Norte del Uruguay:						
Isla Cabellos á San Eugenio	1.435	114.155	—	—	—	F. C. N. del U.
San Eugenio á Río Cuareim	1.435	—	—	—	2.745	íd.
6.º F. C. del Norte:						
Mont.º á la B.ª Río Sta. Lucía	1.435	—	23.000	—	—	F. C. del Norte
7.º Puerto del Sauce á S. Juan	0.90	—	42.000	—	—	F. C. P.º Sauce
Totales.....		1061.391	774.760	88.317	94.028	

EQUIPO de los Ferrocarriles de la República O. del Uruguay en 1.° de Enero de 1908:

Ferrocarriles	Locomotoras	Coches para pasajeros	Coches dormitorios	Coches particulares de la Compañía	Wagones para carga	Wagones para ganado	Wagones para ganado y carga	Zorras para canteras	Furgones	Lanchas á vapor	Grúas rodantes	Observaciones
Central del Uruguay: extensiones y ramales............	107	87	6	6	1426	430	—	—	60	—	2	En construcción: 50 vagones para carga, 24 para pasajeros y 20 furgones.
Uruguayo del Este...	4	8	—	-	81	10	—	-	1	—	—	———
Midland del Uruguay.........	14	10	3		210	30	4	—	10	—	3	———
Noroeste del Uruguay........	16	13		—	208	25	—	—	6	1	5	Incorporados al tráfico después del 1.° de Enero de 1908: 10 vagones para carga.
Norte del Uruguay	4	5	—	—	113	—	—	—	3	—	2	ídem ídem ídem 1 locomotora
Norte á la Barra de Sta. Lucía	4	8	—	—	41	—	31	—	3		—	———
Puerto del Sauce á San Juan..	9	2	—	—	44	—	—	180	1	—	—	———

Ferrocarriles en construcción. — 1.° Prolongación de la extensión Este del Central desde Nico Pérez al Paso de Centurión (río Yaguarón), pasando por Melo. Trocha 1 m 435. Longitud k. 242.300.

El 15 de Mayo del corriente año se abrió al tráfico público el primer trozo de 50 kilómetros ó sea hasta la estación Cerro Chato y en el mes de Noviembre se abrió el segundo trozo ó sea hasta la estación Tupambaé, kilómetro 106.

Ferrocarriles aprobados por el Cuerpo Legislativo. — 1.° Prolongación de la línea de Puerto del Sauce hasta Trinidad, (Departamento de Flores). Trocha 0 m 90. — Longitud 103 kilómetros.

2.° Ramal del ferrocarril Midland del Uruguay, de la estación Algorta á Fray Bentos, por la Cuchilla de Haedo. (Departamento de Río Negro). — Trocha 1 m 435. — Longitud 140 kilómetros.

3.° De arroyo San Juan á la Cuchilla de San Salvador. (Departamento de Colonia). — Trocha 1 m. — Longitud 45 kilómetros.

4.° Prolongación de la línea del ferrocarril Uruguayo del Este, desde la estación La Sierra, hasta San Carlos y Maldonado. — Trocha 1 m 435. — Longitud 63 kilómetros.

SECCIÓN INDUSTRIAL Y DE MINAS

Inspección practicada en las minas de la región aurífera del Departamento de Rivera. — En un extenso informe, el señor Jefe de la Sección Industrial y de Minas, Ingeniero Alberto Castells, en cumplimiento de lo ordenado en la nota de fecha 17 de Diciembre próximo pasado, con el fin de informar al Ministerio de Industrias, Trabajo é Instrucción Pública sobre las minas en explotación ó en estado de ser explotadas, eleva á la Superioridad una relación detallada como resultado de esa inspección.

Minas de oro de los establecimientos franceses del Uruguay, (Cuñapirú). — Manifiesta el señor Ingeniero, que esta compañía francesa, única que tiene en explotación sus minas de cuarzo aurífero denominadas " San Gregorio " y " Ernesti-

nita " (Corrales, 5.ª sección del Departamento de Rivera), aparte de los importantes trabajos mineros, de los cuales esta Sección ha dado cuenta al Ministerio de Fomento en informes elevados á raíz de las inspecciones anuales producidas con anterioridad, sigue introduciendo importantes mejoras y reformas en su Usina y en el carril aéreo que utiliza para el transporte del mineral, desde el punto de extracción (San Gregorio), hasta Cuñapirú, (15 kilómetros de distancia), transportando unas 120 toneladas diarias, que es beneficiado día y noche en la Usina donde trabajan 41 obreros.

En sus dos minas en explotación " San Gregorio " y " Ernestinita ", se practican importantísimos trabajos mineros, con un personal de 102 obreros, cuyo número se aumenta en invierno á 160 hombres, habiéndose abierto nuevas trincheras, canteras y galerías en los filones auríferos y construído pozos de ventilación y extracción, etc.

Manifiesta además, que según datos tomados de los libros de producción que lleva la Compañía, desde su última inspección verificada en Diciembre de 1905, han sido extraídas de dichas minas un total de 29.700 toneladas de mineral, que han producido después de beneficiadas 164 kilos 35 gramos de oro.

La Compañía tiene necesidad de extender sus trabajos de explotación en la Usina " San Gregorio ", en la prolongación del mismo filón aurífero que corre en dirección al Cerro " Amelia ", á cuyo fin ha solicitado del Juzgado Nacional de Hacienda un aumento á su concesión, pero no emprende los trabajos y se ve coartada en sus legítimos derechos, á causa de otros denunciantes que no han hecho trabajo alguno para amparar sus denuncias, según lo establece el artículo 66 del Código de Minería, entorpeciendo así, que una Compañía seria y digna de protección por parte del Superior Gobierno, ensanche los trabajos de explotación de sus minas.

Con objeto de amparar los derechos de la precitada Compañía, el señor Ingeniero Castells, acompañado del Juez de Paz y vecinos de la Sección Corrales, labraron un acta, en la que se establece que en las proximidades de la concesión " San Gregorio ", no se ha ejecutado por otra Empresa trabajo alguno minero, quedando de este modo la compañía francesa en absoluta libertad para pedir y obtener el aumento de concesión solicitada y por consiguiente, ningún anterior denun-

ciante pueda oponerse alegando mejor derecho sobre la zona descrita.

———

Minas de cuarzo aurífero denunciadas y registradas en la 5.ª sección del Departamento de Rivera. — El número de minas denunciadas en esta Sección alcanza á 144.

Sólo se han cateado algunas, habiéndose ejecutado los trabajos que determina el artículo 66 del Código de Minería, encontrándose en condiciones de ser mensuradas y explotadas las siguientes:

Mina de cuarzo aurífero denominada " Crocon ", (antigua Abundancia), en campos de don Ignacio García, denunciada por el señor Alfredo Horne Lavalle y explotada por la primitiva compañía francesa, hace unos 25 años. En esta mina se ha construído un nuevo pozo de 12 metros de profundidad, habiéndose prolongado la antigua galería que tenía 60 metros y construído chimenea en el filón de cuarzo aurífero, habiendo sido extraídas unas 300 toneladas de mineral.

Mina " Queen " (nueva), colindera de la anterior, denunciada por el mismo y ubicada en campos de don Cándido La Paz. — En esta mina se ha construído un pozo de unos 15 metros de profundidad y dos galerías transversales en el filón aurífero, habiéndose extraído unas 120 toneladas de mineral.

Mina " Royal ", del mismo denunciante, en campos de don Ignacio García, al Noroeste, y colindera de la mina " Crocon ". — Se ha abierto una trinchera en esta mina de 10 metros y efectuado trabajos de reconocimiento del filón aurífero, en prolongación de la mina " Crocon ". — Existe un antiguo pozo de 4 metros de profundidad.

Manifiesta, además, el señor Ingeniero, que han debido suspenderse recientemente los trabajos en estas minas, á causa de cuestiones judiciales promovidas por otros denunciantes, que no habiendo cumplido con el Código citado ni ejecutado trabajo alguno en la mina próxima denominada " Nueva Sobresaliente " denunciada por el mismo, sin razón alguna ni derecho á esas tres minas, en las cuales se embarga el mineral que se extrae.

Manifiesta también el señor Ingeniero, que en la costa del arroyo " Corrales ", próxima al pueblo del mismo nombre,

ha instalado el denunciante señor Horne Lavalle, una pequeña Usina con fuerza motriz á vapor, para beneficiar el cuarzo aurífero extraído de dichas minas, pero se ha tenido que suspender su funcionamiento por las mismas causas expuestas anteriormente.

Se han ejecutado además, algunos trabajos de cierta importancia (prolongación de antiguas galerías, pozos, etc.), y extraído mineral de las antiguas minas denominadas " Pepa " (antes Rica), en campos de la sucesión Chaves y en la " Mina Nueva ", en campos de Jerónimo de Mello, denunciada por don Casimiro Castro y trabajadas en sociedad por Horne Lavalle é Ingeniero Ralph y con el concurso de una compañía argentina, habiendo sido abandonados los trabajos en Octubre de 1905 por disolución de sociedad, perdiendo por lo tanto sus derechos por despueble (artículos 50 y 51 del Código de Minería).

Manifiesta, por último, el señor Ingeniero Castells, que las tres minas de cuarzo aurífero denominadas " Crocon ", " Queen " y " Royal ", deben declararse caducadas y sin los derechos que la ley acuerda á los denunciantes. (artículo 70 del Código de Minería).

Minas de cuarzo aurífero, denunciadas y registradas en la 6.ª sección del Departamento de Rivera, (Laureles, Zapucay, Cortume y Yaguarí). — El número de minas denunciadas en esta 6.ª Sección alcanza á 167.

Algunas de estas minas han sido cateadas, habiéndose ejecutado los trabajos que exige el artículo 66 del Código de Minería, estando por tanto en condiciones de ser explotadas, según se ha comprobado en la reciente inspección efectuada, las siguientes:

Mina " Clyde ", (antes denominada " La Oriental "), de cuarzo aurífero, en campos de F. López, denunciada por el señor Alfredo Horne Lavalle. — Esta mina fué explotada por la antigua sociedad " Minas del Uruguay " y beneficiado el mineral en la Usina ubicada en Zapucay y en su antigua galería, de unos 80 metros de largo, se han ejecutado nuevos trabajos de prolongación en el filón aurífero y construído dos pozos, uno de 24 metros de profundidad en la veta y otro de 8 metros.

Mina " Americana ", (antes denominada " Tupambaé ").
Mina " Florida ", (antes denominada " La Tuna ").
Mina " Rivera ", (antes denominada " Cerrito ").
Mina " Zapucay ".
Mina " La Industrial ", (antes denominada " La Argentina ").

Las cuatro primeras en campos de F. López y la última en campos de F. Robledo, denunciadas por el mismo señor Lavalle. En estas minas se han ejecutado algunos trabajos de cateo, abierto trincheras y algunos pozos para el reconocimiento del filón aurífero.

Minas " Alfonso " y " Británica ", ubicadas en campos de don Gumersindo M. Gil.

Mina " Independiente ", en campos de don Cipriano Correa.

Mina " Victoria ", en campos de don Cándido Moreira.

Estas minas son colindantes entre sí y ubicadas entre los arroyos Corrales y Laureles, denunciadas por el mismo señor. En estas minas se han abierto trincheras y pequeños trozos para el descubrimiento del filón que se encuentra en la superficie del terreno.

En las antiguas minas denominadas " Perú " y " Esperanza ", se han ejecutado trincheras y pozos de coronamiento de la veta, próximas al pueblo de Corrales, denunciadas por don Casimiro Castro y trabajadas por Horne Lavalle é Ingeniero Ralph, con el concurso de la ya citada compañía argentina; pero también fueron abandonadas las labores en Octubre de 1905, á causa de dificultades financieras y por disolución de sociedad, de manera que, con arreglo á los artículos 50 y 51 del Código de Minería, el denunciante ha perdido todos sus derechos por despueble.

Todas estas minas deben declararse caducadas y sin los derechos que la ley acuerda á los denunciantes (artículo 70 del Código de Minería).

Manifiesta, además, el señor Ingeniero, que las antiguas Usinas instaladas en Zapucay y Cortume, que pertenecieron á las antiguas compañías mineras, se encuentran en estado de abandono y sus maquinarias deterioradas, no tanto por el uso, sino por la acción del tiempo.

Han sido también registradas en la 5.ª sección del mismo Departamento tres minas de carbón, denunciadas por los señores Justede y Zapiain, ubicadas en los " Tres Cerros ", pero sólo están en tramitación.

Se han registrado también, una mina de manganeso denominada " San Gregorio " y otra llamada " Coloso ", ubicadas en la 6.ª sección (Sierra de Areicuá), en las que recientemente se ha iniciado la ejecución de los trabajos de ordenanza para ponerlas en estado de explotación.

Minas de cuarzo " San Antonio " y " Santa Clara ", denunciadas por Walter Harley. En estas minas se han hecho las poblaciones que ordena el Código.

Minas de cuarzo aurífero " Nueva Sobresaliente ", " Independencia " y " Perú ". En tramitación, ubicadas en la 5.ª y 6.ª sección, en campos de don Ignacio García y denunciadas por don Bernardo Garat.

Minas de manganeso y hierro, denominadas " Piedra Grande " y " Unión ", ubicadas en la 6.ª sección (Zapucay), denunciadas por don Oscar N. Tebot. En tramitación.

Además han sido denunciadas por los señores Casimiro Castro, Brellier Hnos., A. Bavio y otros un numeroso grupo de concesiones mineras y de explotación de arenas auríferas que abarcan casi toda la región del Departamento de Rivera.

Minas denunciadas en el Departamento de Montevideo. — En el Departamento de Montevideo se han denunciado las minas siguientes:

Mina de grafito, denominada " Montevideo ", ubicada en Carrasco, denunciada por Domingo Franano. Se ha solicitado el nombramiento de Ingeniero para la mensura y amojonamiento y se han dado las instrucciones del caso.

Mina de grafito, " República Oriental ", ubicada en la misma localidad y denunciada por el mismo. En tramitación.

Mina de turba carbonífera, " Leontina ", en el mismo paraje y denunciada por Juan B. Fontan. En tramitación.

Mina de carbón de turba, " Independencia ", en la misma localidad, denunciada, por don José Serpa. En tramitación.

Mina de carbón de turba, denominada " Transformación Económica ", denunciada por Juan Cervasi. En tramitación.

Mina de carbón de turba, denominada " La Favorita ", ubicada en el Buceo, denunciada por Antonio Masanés (hijo).

Mina de carbón de piedra, " La Chacarita de los Pobres ", ubicada en la Chacarita, denunciada por el mismo señor.

Mina de óxido de hierro y manganeso " Vanguardia ", ubicada en la costa del río de la Plata, campos de la Frigorífica. denunciada por don Ramón Palomeque.

Minas denunciadas en el Departamento de Minas. — Existen en este Departamento, rico en diversos minerales, varias minas denunciadas, las que han caducado sus concesiones por abandono, otras se hallan en trámite y algunas ya mensuradas, se encuentran en condiciones de ser explotadas, á saber:

Mina " Reus ", de plomo argentífero, ubicada en la margen izquierda del arroyo Minas Viejas, en campos de la sucesión Gamallo, denunciadas por don Ramón Bordas de Peñafort. La Inspección General de Minas ha nombrado Ingeniero y dado las instrucciones del caso para practicar las operaciones de mensura.

El mismo señor Peñafort ha denunciado las siguientes minas: " Dolores ", de grafito; de oro, " Carola "; de oro, " Dolores "; de plomo argentífero, " Artigas "; de asbesto, " Joaquina ", " Dolores ", " Albertina " y " Mascota ".

Minas de oro " La Mejicana ", denunciada por el señor Llambías de Olivar, ubicada en las puntas del arroyo Soldado.

Minas de grafito, " María Elena "; mina de hierro, " Bender " y " Casualidad "; de cobre y hierro, " Majestic "; denunciadas por el mismo señor Llambías. En mensura y en tramitación.

Mina de cobre y hierro, " Paysandú ", denunciada por Faig y Seró. En tramitación.

Mina de cobre, " Bella Coca ", denunciada por Mariano Royo y Bueno. En tramitación.

Mina de antimonio, " La Positiva ", ubicada en las puntas del río Santa Lucía. denunciada por Carlos Fernández. Esta mina se encuentra mensurada, amojonada, aprobada la mensura y en condiciones de ser explotada.

Minas denunciadas en el Departamento de Maldonado.— Además de muchas minas de carbón de turba registradas en este Departamento, ninguna de las cuales ha llegado á explotarse seriamente por causas que ignora esta Inspección de Minas y cuyas concesiones han caducado, se hallan en trámite, habiendo intervenido esta Oficina, las siguientes:

Minas de cobre denominadas " La Oriental " y " La Uruguaya ", denunciadas por Walter Harley. Se han hecho las poblaciones que establece el Código.

Mina de oro y otros metales, " Pan de Azúcar ", denunciada por don Ramón B. de Peñafort. La Inspección de Minas ha nombrado Ingeniero para practicar la mensura y ha expedido las instrucciones del caso.

Mina de cobre denominada " General Burgueño ", denunciada por F. Brito del Pino y ubicada en la sección de Pan de Azúcar. Para esta mina se nombró Ingeniero y ha expedido instrucciones esta Inspección.

Mina de carbón de turba " La Americana ", denunciada por A. Masanés (hijo). En tramitación.

Minas denunciadas en el Departamento de Cerro Largo.— Minas de carbón de piedra denominada " La Melense ", denunciada por M. Royo y Bueno.

Minas de carbón de piedra denominadas " Batlle " "Williman ", " Artigas ", , " Rivera ", " Lavalleja ", " Floras ", " Montevideo ", " Canelones ", " Melo ", " Florida ", " Salto ", " Santina ", " Cardiff ", " Londres " y " Edimburgo ", denunciadas por el señor Manuel Herrera y Reissig.

Minas denunciadas en el Departamento de Florida.— Minas de hierro denominadas " Escocia " y " San Rogelio ", denunciadas por M. Royo y Bueno. En tramitación.

Mina de grafito " San Eduardo ", en la costa del Santa Lucía Chico, denunciada por el señor Eduardo Chucarro.

Minas de oro " Santa Juana ", " Lavalleja " y " Victoria ", denunciadas por Walter Harley.

Mina de carbón de piedra denominada " Santa María ", denunciada por Rafael de Medina.

Minas denunciadas en el Departamento de Treinta y Tres. — Minas de carbón de hulla, denominadas " María Vicenta ", " María Luisa ", denunciadas por M. Royo y Bueno. En tramitación.

Minas de cuarzo aurífero denominadas números 1, 2, 3, 4, y 5, denunciadas por Antonio Seguí. Por estar mal iniciada la tramitación se ha pedido se presente en forma.

PRODUCIDO DEL PRIMER SEMESTRE DE 1908, POR LA COMPAÑÍA DE LOS ESTABLECIMIENTOS FRANCESES DE MINAS DE ORO DEL URUGUAY (CUÑÁPIRÚ).

Mineral beneficiado	T.s	7.621 910
Producto en oro	K.s	44 285
Gramos por tonelada	G.s	5 810
Valor del oro por kilógramo	$	440 00
Producto de la venta del oro	"	19.487 60
Valor del oro por tonelada de mineral	"	2 25
Derechos mineros	"	97 43

DETALLE DE LOS MINERALES BENEFICIADOS EN EL SEGUNDO SEMESTRE DE 1908, EN LOS ESTABLECIMIENTOS FRANCESES DE MINAS DE ORO DEL URUGUAY (CUÑAPIRÚ).

Mineral beneficiado	T.s	12.892 900
Oro producido	K.s	58 110
Producto de la venta del oro	$	25.568 40
Derechos mineros ½ por ciento	"	127 84

EXPEDIENTES DE PRIVILEGIO Y PATENTES DE INVENCIÓN

Mejoras en la fabricación de barreras metálicas para la destrucción de la langosta saltona. — Solicitado por Julio F. Montarón.

Nueva disposición para transmitir el movimiento á los fulones

destinados á enfurtir pieles en general. — Solicitado por J. Descalzi.

Aparato chispero y purificador del humo. — Solicitado por Gómez Ferreira.

Nuevas y útiles mejoras introducidas en apisadores mecánicos. — Solicitado por J. Rudries.

Mejoras en las máquinas de hacer cigarrillos. — Solicitado por Luis Bernhard Bazon.

Mejoras en medios y aparatos para la evaporación de líquidos. — Solicitado por E. Shaw.

Propulsor á cinta. — Solicitado por F. Deis.

Mejoras en molinos de viento.—Solicitado por Clemente Bugna.

Protector de árboles, etc., anunciador é higiénico. — Solicitado por J. L. de Figueredo.

Carbón higiénico. — Solicitado por A. Adhumeau y C.ª.

Mejoras en aparatos, para partir ó cortar roca, etc., sea bajo agua ó en terreno seco. — Solicitado por F. Sobritz.

Sistema Tambasco para tratar cueros. — Solicitado por Vicente Tambasco.

Depositivo que permite suprimir en las minas submarinas establecidas entre dos aguas al momento de la explosión los efectos perjudiciales de la inmediata vecindad entre el aparato explotador y la carga propiamente dicha. — Solicitado por Giovanni Emmanuele.

Horno para fundición de vidrio. — Solicitado por Josué Bucaglia.

Separador magnético.—Solicitado por Tomás Jefferson Llovet.

Mejoras en los hilos conductores de electricidad de los pararrayos. — Solicitado por Jenefater y Giuol.

Máquina de alambrar. — Solicitado por Juan Cerato.

Procedimiento para sobar cueros enteros. —Solicitado por los señores Beraldo hermanos.

Cocina económica á Serpentina.—Solicitado por M. Fernández.

Sifón ó Seltzógeno Grande de Sparklet.—Solicitado por A. J. Campbell y R. C. Campbell de Londres.

Mejoras en aparatos quemadores de vapor. — Solicitado por Arthur Kitson.

Nuevo procedimiento denominado Sud Americano para faenar animales. — Solicitado por Fontan, Cervasi y C.ª.

Mejoras de invención en aparatos destructores de langosta. — Solicitado por P. Ambrosoni.

Instalación de alumbrado eléctrico en la ciudad de Rocha. — Subsanadas por el interesado, las deficiencias indicadas anteriormente por esta Sección, han sido presentados los planos y memoria con la ubicación de la Usina, de las unidades mecánicas, eléctricas y aparatos auxiliares con los detalles de instalación, de distribución, de los soportes y columnas para las lámparas de arco voltáico, aisladores, etc., así como el cálculo de la instalación, en un todo de acuerdo con el pliego de condiciones respectivo.

Aconseja la Oficina, la aceptación por parte de la Superioridad, del proyecto, presentado por el señor Federico Rivas para la instalación del alumbrado eléctrico de la ciudad de Rocha, con las salvedades siguientes ya aceptadas por la Honorable Junta de esa localidad.

1.° Conceder un plazo de un año para la instalación de la maquinaria de reserva (modificando el artículo 9.° del pliego de condiciones).

2.° Prorrogar hasta 20 años el plazo de la concesión que el artículo 1.° fijaba en 10 años.

Instalación de alumbrado eléctrico en la villa de Dolores. — (Departamento de Soriano). — La Comisión Auxiliar de la Villa de Dolores, llamó á licitación pública para la instalación del alumbrado eléctrico de dicha localidad, tomando por base una copia del pliego de condiciones que formuló esta Oficina para el de la ciudad de Mercedes, modificando únicamente lo conveniente para adaptarse á las necesidades de dicha villa.

De las tres propuestas presentadas al llamado á licitación, fué aceptada la de los señores Salvador Masello y C.ª, por ser la más conveniente para los intereses municipales, debiendo sin embargo agregarse al proyecto de contrato una cláusula que establezca: " Que la recepción definitiva de las " instalaciones completas del alumbrado eléctrico á implan- " tarse, deberán ser inspeccionadas y recibidas previo informe " por el Departamento Nacional de Ingenieros ".

Inspección á la Usina é instalaciones eléctricas de la ciudad de Fray Bentos. — Interpretando el decreto del Ministerio del Interior de fecha 15 de Enero próximo pasado, para intervenir por parte del Superior Gobierno en la recepción de la Usina é instalaciones de la red de distribución de la energía eléctrica, para el alumbrado público de la ciudad de Fray Bentos y emitir su dictamen, respecto al cumplimiento del contrato celebrado entre la Honorable Junta Económico Administrativa de esa ciudad y la Empresa J. G. White y C.ª, el señor Ingeniero Alberto Castells manifiesta á la Superioridad que han sido subsanadas por parte de la Empresa, las deficiencias anotadas por el señor Ingeniero Calcagno á raíz de su inspección á dichas instalaciones.

Opina que la instalación de la Usina, canalizaciones, red de distribución, motores á vapor así como el edificio y demás accesorios, evidencian condiciones técnicas sobresalientes que también ha valorizado la Honorable Junta Económico Administrativa del Departamento, habiendo cumplido el contrato celebrado la Empresa White y C.ª para dotar á la ciudad de Fray Bentos de una buena Usina para el alumbrado eléctrico en esa localidad.

Inspección á la Usina é instalaciones eléctricas de la ciudad del Salto. — El señor Ingeniero, Jefe de la Sección Industrial y de Minas, Ingeniero A. Castells, con motivo de su inspección anual á la Usina é instalaciones del alumbrado eléctrico de la ciudad del Salto, con el fin de controlar el consumo de materiales de producción de energía eléctrica para suministrar el alumbrado público y particular, que de acuerdo con el contrato de concesión entre la Empresa y la Junta Económico Administrativa de esa ciudad y las franquicias que concede la ley de fecha de 21 de Julio de 1874 y por la cual se rigen estas Usinas, informa á la Superioridad, que tanto el servicio público como particular llenan las condiciones establecidas en el referido contrato y que según resulta de la inspección y control practicado en los libros de consumo de producción que lleva la Empresa, ha justificado la comprobación de los materiales introducidos libre de derechos y previendo un aumento en el actual ejercicio, previsto en la solicitud

de la Compañía, corresponde que el Superior Gobierno autorice al concesionario señor Maymus á importar libre de derechos las cantidades de materiales de consumo que en ellas se detallan.

Inspección á la Usina é instalaciones eléctricas de la ciudad de Florida. — En cumplimiento de la resolución del Ministerio de Fomento de fecha 15 de Mayo de 1903, da cuenta á la Superioridad el Ingeniero A. Castells del resultado de su inspección anual á la Usina é instalaciones eléctricas de la ciudad de Florida, manifestando que, tanto el alumbrado eléctrico público como particular llena las condiciones establecidas en el contrato celebrado por la Honorable Junta Económico Administrativa de esa localidad y que las cantidades de materiales introducidos libre de derechos se ha consumido en la Usina, según lo ha comprobado por los libros que lleva la citada Empresa, correspondiendo á su juicio que el Ministerio autorice la franquicia solicitada hasta la cantidad de 150.000 kilos de carbón antracita, 1.000 kilos aceite mineral lubrificante y 200 kilos borras de algodón para el consumo del ejercicio 1908-1909, que son las mismas cantidades autorizadas en el ejercicio anterior.

Inspección á la Usina é instalaciones eléctricas de la ciudad de Minas. — El señor Jefe de la Sección Industrial con motivo de la inspección anual que le está encomendada, á la Usina é instalaciones eléctricas de la ciudad de Minas con el objeto de inspeccionar las referidas instalaciones, así como compulsar los materiales introducidos libre de derechos para el consumo eléctrico, manifiesta á la Superioridad que la Empresa ha cumplido con su contrato respectivo y que habiéndose acordado liberación de derechos por 340.000 kilos carbón, 200 kilos aceite lubrificante y 600 kilos borras de algodón, resulta mayor consumo que el previsto, correspondiendo al Superior Gobierno autorizar á la Empresa á importar en franquicia hasta la cantidad de 350.000 kilos de carbón, 2.000 kilos de aceite lubrificante, 600 kilos de borras de algodón y 200 kilos de litófago.

Inspección á la Usina é instalaciones eléctricas de la ciudad de Paysandú. — Practicada la inspección anual por la Sección Industrial á la Usina é instalaciones eléctricas de la ciudad de Paysandú, informa á la Superioridad que tanto el servicio público como el particular llenan las condiciones exigidas por el contrato.

Opina la Sección, que corresponde que el Superior Gobierno autorice la importación libre de derechos de las partidas de materiales de consumo para el ejercicio 1908-1909 y hasta alcanzar las siguientes cantidades: 800.000 kilos de carbón mineral, 4.000 kilos de aceite lubrificante, y 700 kilos de borras de algodón.

Con respecto á los 1850 kilos cable de alambre forrado para refuerzo de líneas del alumbrado público en las calles de la Ciudad, quedaría justificada la franquicia por la pérdida, dada la distancia entre la Usina y la Estación del Ferrocarril y en vista de tratarse de una mejora que redundaría en beneficio del servicio público.

Inspección á la Usina é instalaciones eléctricas de la ciudad de Mercedes. — Da cuenta á la Superioridad la Sección Industrial y de Minas, que verificada la inspección anual correspondiente, nada tiene que observar respecto á las instalaciones eléctricas y funcionamiento de la Usina de la ciudad de Mercedes.

Controlados los libros que lleva esa Empresa del consumo de materiales introducidos libre de derechos, se ha constatado que la compañía tiene un excedente de materiales no consumidos de 164.000 kilos carbón mineral, 2.200 kilos aceite lubrificante y 408 kilos estopa.

Opina le Sección que en atención al aumento de alumbrado, debido á la nueva Usina construída y la nueva red de distribución de energía, debe preverse para su mejor servicio un aumento de materiales, teniendo presente además que el nuevo contrato con la Honorable Junta Económico Administrativa de Soriano, establece que la luz de alumbrado público se prolongará hasta la salida del sol en vez de apagarse á las 2 de la madrugada, como sucede actualmente.

Inspección á la Usina é instalaciones eléctricas de la villa del Durazno. — Habiendo practicado la Sección Industrial la inspección del caso en la Usina é instalaciones del alumbrado eléctrico de la Villa de Durazno, con el fin de controlar el consumo de materiales de producción de la energía eléctrica que introduce libre de derechos, de acuerdo con la ley de Julio 1874, informa á la Superioridad que la Empresa ha cumplido lo ordenado en lo referente á la contabilidad y las comunicaciones á la Sección del movimiento diario y mensual de consumo de materiales y producción de energía.

Manifiesta la Sección que teniendo en cuenta que entre la Honorable Junta del Durazno y la Empresa se hizo un nuevo

convenio en la cláusula 3.ª, relativa á la duración de las horas de alumbrado público, que se prolongará hasta el amanecer, en vez de apagarse á la una de la madrugada como en la actualidad y previendo, por lo tanto, un aumento probable en las lámparas de alumbrado público y particular y el consiguiente aumento de producción y energía, debe suponerse con fundamento que el consumo de materiales para el ejercicio 1908-1909 será mayor que el del ejercicio anterior y, por lo tanto, opina debe accederse á las franquicias de las cantidades siguientes: carbón mineral 180.000 kilos, aceite lubrificante 1.600 kilos y estopa 750 kilos.

Inspección á la Usina é instalaciones eléctricas de la ciudad de San José. — En cumplimiento del decreto del Ministerio de Fomento de fecha 13 de Mayo de 1903, que ordena la inspección anual de las Usinas de Alumbrado Eléctrico de los pueblos del interior de la República, el señor Jefe de la Sección Industrial y de Minas practicó la correspondiente á la Usina é instalaciones de la ciudad de San José.

Da cuenta el señor Ingeniero que el servicio del alumbrado eléctrico, tanto público como particular, llena las condiciones establecidas en el contrato respectivo.

Manifiesta, además, que en previsión del posible aumento de consumo de energía eléctrica, dado que la Honorable Junta gestiona la duración del alumbrado hasta la salida del sol, corresponde que la Superioridad autorice la introducción libre de derechos de 400.000 kilos de carbón mineral para el ejercicio 1908-1909, lo que representa, un aumento de 20.000 kilos con relación al ejercicio anterior.

DIVISIÓN DE CATASTRO

Una vez que el Superior Gobierno reglamentó la Ley de Vialidad, la ex Subdivisión de Topografía de este Departamento, inició los estudios del Trazado General de Caminos.

Se empezaron estos trabajos por Administración en el Departamento de Canelones, extendiéndose á parte de Florida y Minas, realizándose en el primer trimestre, por las cuatro Comisiones que operaban en campaña, un total de 1950 kilómetros 700.

Porteriormente y como resultado de la experiencia, se resolvió, basándose en lo dispuesto por el artículo 16 del Decreto Reglamentario de la Ley de Vialidad y Obras Públicas, cambiar el sistema de llevar á cabo esos relevamientos, haciendo que en vez

de ser ellos ejecutados por administración, lo fuesen por contratos que con las mismas bases é instrucciones ya establecidas los celebrase la Inspección General de Vialidad, abonándolos á un tanto fijo por kilómetro recorrido y comprendidos en ese precio todos los gastos.

Aceptada la idea y previas las tramitaciones necesarias, el Gobierno dictó el Decreto de fecha 2 de Febrero de 1907 estableciendo el nuevo sistema de contratos y las condiciones con que debían celebrarse.

Redactadas las instrucciones del caso, se realizaron los trabajos bajo ese nuevo régimen y su resultado ha sido absolutamente benéfico.

Todos esos trabajos fueron armonizados con los que se preparaban para el Catastro á fin de dar á éste, en oportunidad, una base segura, con la cual poder relacionar los trabajos de parcelación y poder contar con una poligonación exacta, á falta de una triangulación geodésica.

Así, y por el procedimiento adoptado, pudo la Subdivisión de Topografía, después del debido cálculo de coordenadas, construir las planillas con que numéricamente se han dibujado los planos que obran en ella, de los departamentos de Canelones, San José, Colonia, Flores, Florida, Maldonado y Minas haciendo en este último, además, el arreglo para la delimitación exacta de todas sus secciones judiciales y policiales conjuntamente, estando para terminarse los departamentos de Soriano y del Durazno.

De esos planos trazados á la escala de 1:50.000, existen los originales en el archivo de esta Oficina y en copias al ferro prusiato se hallan expuestos en las salas de dibujo de la misma.

Dichos planos departamentales han sido completados con los antecedentes gráficos mejor conceptuados que existen en el archivo del Departamento Nacional de Ingenieros. Aquellos planos departamentales encierran todos y cada uno de los caminos recorridos y que determinan polígonos cerrados con la aproximación del *uno por mil*, verificados y aceptados por la División de Catastro.

También expresan los frentes de cada una de las propiedades territoriales que están á cada costado del camino, indicando el nombre del propietario, los mojones hallados, los alambrados establecidos y la dirección de los límites en sus arranques, el número de cada estación y el punto en que se colocó el perno

de hierro oculto y los radios medidos que ligan á dicho punto con las señales dejadas en los alambrados.

De este modo cada polígono está preparado para que los datos y señales formadas al recorrer su perímetro los trabajos de la red itineraria, puedan rellenarse oportunamente siguiendo los demas límites de cada predio en dicho polígono comprendido.

La importancia de esos preparativos y el servicio que esos trabajos prestan ya, son continuamente apreciados por las personas que visitan la Oficina y que no tienen idea de la tarea realizada en los dos años escasos que hace se relevan caminos, en cuyo tiempo, con tres ó cuatro Comisiones como se ve en el resumen que termina esta memoria, se han recorrido (sin contar lo medido en ordenadas) y sólo en poligonales *6160 kilómetros de caminos,* con todos los detalles indicados y que se muestran en los citados planos departamentales.

Posteriormente y en virtud del decreto que creó la División de Catastro, se cambió fundamentalmente la marcha y plan de los trabajos, pues en vez de apoyarlos como antes se explicó en una poligonación, ya se podía francamente hacerla reposar sobre una triangulación geodésica que es la mayor base científica para ejecutarlos.

Fluye de esta reforma la supresión del relevamiento especial de los caminos principales que de hoy más se podrá hacer conjuntamente con los relevamientos parcelarios, para lo cual se redactaron las instrucciones que aprobadas debidamente por la Dirección del Departamento se dieron á las Comisiones que llevan á cabo los trabajos parcelarios con actividad y resultados muy satisfactorios, como se expresará más adelante.

Geodesia. — Decidido que los trabajos de Catastro que iban á comenzarse se apoyaran sobre una triangulación para la cual se emplearan procedimientos más adelantados, dirigiendo la operación persona recomendada por su experiencia en trabajos similares ejecutados en otros países, el Gobierno resolvió que por el Ministerio de Obras Públicas se contratara la adquisición del material necesario para realizar con el hilo *Invar* la medición de las bases geodésicas para practicar la triangulación, por departamentos, de todo el territorio de la República.

Al mismo tiempo, autorizó á aquel Ministerio para que encargase al mismo técnico contratado, la adquisición de los instrumentos y aparatos necesarios para llevar á cabo esa opera-

ción, proveyéndolo de los fondos necesarios para el pago de ese material.

Así se hizo, y el Ministerio de Obras Públicas por recomendación de altas personalidades técnicas del mundo europeo, contrató en Francia, por intermedio de su representante allí, al capitán don Pablo Gros que había realizado ese mismo trabajo con los modernos instrumentos, en Madagascar é Indo-China.

Mientras eso sucedía el Ministerio de Obras Públicas en Agosto de 1907, nombró una Comisión honoraria compuesta del jefe de la División de Catastro, el jefe de la Oficina de Avalúos y del ingeniero capitán don Silvestre Matos, jefe de la tercera División del Estado Mayor General del Ejército, para que presentase un informe expresando el conjunto de trabajo y su clasificación, división y cometido de las diferentes Secciones que deben formar la División de Catastro, que efectuará el trabajo que se tiene en vista, de modo que respondiese á todos sus fines, tanto en la parte técnica como en la legal, de acuerdo con los propósitos manifestados en los Considerandos del ya citado decreto de 9 de Agosto y ajustados á las prescripciones de la ciencia, adaptables á nuestro país.

Esta Comisión cumplió su cometido, siendo aprobado su trabajo por el Gobierno.

Llegado que fué al país el señor Gros y organizada la División de Catastro según estaba combinado, se hizo cargo de la Sección tercera de la División de Catastro encargada de la medición de bases y triangulación, el dicho señor, nombrado jefe de ella, y las demás secciones quedaron á cargo del señor jefe de la División de Catastro en General.

Parcelación. — La División de Catastro sometió á la aprobación superior el programa de los trabajos de parcelación, ó sea la medición singular de cada predio rural, extracto de títulos, construcción de planos, estudios de las operaciones que fuesen ejecutando las Comisiones especiales en campaña, registros de la parte gráfica y escrita en todas las operaciones y demás elementos necesarios para abrir el *Libro Fundario* de la propiedad territorial en cada Departamento, con los correspondientes Atlas Agrimétricos; en una palabra todo lo correspondiente al verdadero *Catastro Parcelario Rural de la propiedad territorial de la República.*

Aprobado ese programa y salidas las comisiones á campaña, se encargaron de la triangulación y medición de bases en el de-

partamento del Durazno, que fué el elegido para iniciar los trabajos.

Esas Comisiones efectuaron los reconocimientos necesarios y después de elegir los puntos vértices de los futuros triángulos, midieron la base arrancando de las cercanías de la Estación Molles, y empleando para ello el hilo Invar y todos los aparatos necesarios.

La extensión de esa base, después de hechas todas las correcciones y reducciones al horizonte, fué de 7.716m40 centímetros. Siendo la diferencia de las varias medidas totales tan solo de 0 m 015, resultado satisfactorio porque revelaba el alto grado de precisión obtenida.

Se han amojonado los dos extremos de esa base, así como los vértices de muchos triángulos de primero y tercer orden después de lo cual se empezó la observación de los ángulos, en cuya delicada operación se continúa, estando ya ahora en el cálculo de los triángulos, que cubren aproximadamente la tercera parte de la superficie del Departamento del Durazno, de la cual forma parte la primera fracción en que éste ha sido subdividido para operar en él.

Las Comisiones de Parcelación han trabajado con empeño,lo cual permite presentar el resultado halagüeño que se demuestra en el resumen y plano de conjunto que se remiten á la Dirección.

En el último se ve que en los dos meses de trabajos que van corridos desde que las Comisiones de Parcelación los iniciaron, ellas han medido y recorrido 132 propiedades particulares ó parcelas de campo. que forman una superficie total de 120.715 hectáreas.

Al mismo tiempo han recorrido los caminos que cruzan á esas parcelas; y también han establecido mojones de cuarto orden. á que llamamos trigonométricos ligándolos entre sí, y cada uno con tres de los mojones geodésicos de primero y tercer orden.

De esta manera han atendido á los tres cometidos que se les dieron que son:

1.° Medición Parcelaria;
2.° Trazado de Caminos;
3.° Triangulación y amojonamiento de cuarto orden.

Acaba de presentar cada uno de los jefes de dichas Comisiones la relación de sus trabajos, acompañando por separado, co-

rrespondiente á uno de los dos meses de operaciones, los antecedentes siguientes:

1.° Extracto de los títulos que se han presentado;
2.° Copia de los planos exhibidos;
3.° Planillas de los elementos tomados sobre el terreno para cada campo medido ó recorrido, de acuerdo con las instrucciones aprobadas;
4.° Croquis general de los trabajos hechos por cada Comisión en los meses de Noviembre y Diciembre que hoy terminan.

Con las operaciones realizadas, se abarca parte de la segunda, tercera, undécima y duodécimas secciones judiciales del Departamento del Durazno.

Con los planos parciales presentados, la División prepara actualmente el de conjunto y una vez terminado se podrá mostrar completa en una fracción, la obra que el Catastro se propone realizar para toda la República, pues se obtendrá un estado, que podrá mirarse como una muestra de lo que será *El Gran Libro Fundario* de la Propiedad Territorial Rural de nuestro País.

Ese estado, relacionado numéricamente con los Registros Gráficos y Escritos y con cada carpeta formada para cada propietario, dirá:

1.° El número del predio;
2.° El origen de la propiedad;
3.° El nombre del propietario;
4.° El área del título;
5.° Su ubicación exacta;
6.° Sus límites;
7.° Su superficie por la que paga impuesto inmobiliario;
8.° Lo que debe pagar;
9.° La diferencia de aumento ó sea lo que por las operaciones del Catastro acrece el impuesto;
10.° El estado del inmueble;
11.° La industria en él establecida;
12.° El número de la carpeta en que se hallan sus antecedentes.
13.° Las coordenadas fundamentales desde el punto de arranque;
14.° El número de la carpeta de sus antecedentes técnicos;
15.° Las desmembraciones ó acumulaciones que haya experi-

mentado, ligadas con el número de los asientos parciales de esas transformaciones;

16.° Las observaciones referidas á todos sus antecedentes, indicando las carpetas en que se encuentran;

17.° El plano general del Departamento;

18.° La hoja Agrimétrica del Atlas en que se encuentra el plano parcial de la propiedad.

Y demás datos que sean necesarios.

Las tres Comisiones A. B y C que operan sobre el terreno en el Departamento del Durazno desde fines del mes de Octubre último, han medido y realizado 132 parcelas ó predios particulares, hasta la fecha de esta Memoria, ó sea en dos meses 120.715 hectáreas 3072 metros cuadrados según el cálculo gráfico hecho con planímetro, mientras no se termina el analítico que está á cargo de la Oficina Central, que de ello está ocupada en estos momentos.

3.ª Sección. — *Geodesia.*

Esta seccion que opera igualmente en el Departamento del Durazno, con tres Comisiones, desde el mes de Marzo último, ha hecho el reconocimiento del Departamento, ha medido la base de 7716 metros 40 para la triangulación, usando el alambre *Invar;* ha amojonado los vértices de los triángulos y actualmente se ocupa de las observaciones de ángulos.

Los resultados obtenidos en la primera fracción que al efecto fué señalada en aquel Departamento, los presentará en breve el jefe de esa Sección de Geodesia, capitán don Pablo Gros.

Carta Militar. — Se han programado los trabajos que el elemento militar en combinación con la División de Catastro debe realizar y cuyos resultados en la parte topográfica comunicará al Catastro.

La sección Militar tendrá así á su cargo, la colocación de los mojones topográficos y la parte de altimetría y curvas de nivel que interesan al Catastro.

Los demás datos que obtuviese pertenecientes á sus propósitos militares, serán privativos de ella y para la construcción de su carta.

Dicha Sección dependerá del Estado Mayor General del Ejército y tendrá por jefe al de la tercera Sección de dicho Estado Mayor, capitán don Silvestre Mato.

Parte financiera. — De acuerdo con lo establecido por la Comisión de que al principio se menciona y que fué encargada

de formular el programa del Catastro en todas sus secciones, una de éstas será la Financiera que comprenderá todos los cometidos que actualmente están asignados á la Dirección General de Avaluaciones.

Así, una vez terminada la parcelación de cada departamento ó fracción de él, con todos los detalles que se dejan expresados, se hará conocer á dicha Sección Financiera, á los efectos del arreglo del impuesto.

Parte jurídica. — Esta sección, de acuerdo con resoluciones del Gobierno, se establecerá oportunamente y mientras tanto, en los casos ocurrentes en que la División de Catastro tuviera necesidad de opinión jurídica, la solicitará por medio del Departamento Nacional de Ingenieros al Asesor Letrado del mismo.

Su nombre basta para revelar su importancia é indicar su objeto que será, no sólo el estudio del título de la propiedad cuando sea requerido, sino el de los derechos que á cada ocupante de tierras corresponda, á fin de perfeccionar ó reconocer unos y otros, según el caso, hasta dejarlos saneados sin clase alguna de dudas, para ser registrados en el Libro Fundario de la Propiedad Territorial; dicha Sección Jurídica intervendrá también en todas las cuestiones que se susciten entre el Estado y los Particulares.

SECCIÓN TÉCNICA DE ESTUDIOS DE OBRAS DE SANEAMIENTO

La Comisión de Saneamiento número 1 ha realizado durante el año importantes estudios en las ciudades de Mercedes y San José á fin de determinar la mejor forma de establecer los servicios de saneamiento.

De la importancia de sus gestiones dan idea las referencias que van á continuación.

Estudios practicados en la ciudad de San José. — Se dió comienzo á estos trabajos el 15 de Mayo de 1908 con el levantamiento de un plano general de 1:2000 en una extensión total de kilómetros 103.604 metros correspondiendo para las aguas corrientes metros 53.000.10.

A los efectos de la nivelación se han colocado chapas de referencias numeradas, en las paredes de los edificios y con el mismo objeto se han construído mojones de mampostería.

Efectuáronse perforaciones á dos metros de profundidad, resultando de ellas que el suelo de la ciudad tiene poca piedra.

primando en él las tierras negra, colorada y dura, lo cual favorece en mucho la obra proyectada y disminuye considerablemente su costo.

Aguas corrientes. — Las aguas destinadas al servicio público, podrán extraerse del río San José en la embocadura del arroyo Mallada, donde se construirá un dique de costa á costa, levantando las aguas hasta cinco metros, cota 25.420 sobre 0 de Montevideo. En el mismo lugar se instalarán además de dos turbinas para 160 caballos, que darán fuerza motriz á las dos bombas que se emplearán en el servicio diario, aparte de las dos calderas reservadas para casos necesarios, el edificio para asiento de lo antedicho y las habitaciones para maquinistas, depósito, y oficina de señales y teléfonos.

Los caños principales, de 356 milímetros de diámetro, partirán de la fábrica, siguiendo la línea del caño general, hasta los depósitos, en un recorrido de 4.044.10 metros.

Se construirán dos depósitos en un campo que hoy pertenece á don Manuel Urquiza, el cual se halla en el punto más elevado de la ciudad, 64 m 345 de altura.

Los depósitos medirán 20 metros por 10 con capacidad para 3.140 $metros^3$.

Los caños recorrerán terrenos baldíos hasta las calles Asamblea y General Flores con un diámetro de 305 milímetros, igual que el que recorrerá la calle Colón; los demás caños tendrán un diámetro de 152 milímetros.

Se construirán dos filtros naturales del sistema en uso en la ciudad de Göteborg (Suecia) los cuales han dado el mejor resultante en la práctica. Estos filtros serán construídos á 5 metros bajo el nivel del río San José y quedarán cubiertos á cierta altura para impedir la entrada del agua normal. El agua tendrá que penetrar por los poros de las paredes atravesando grandes capas de arena, las cuales estarán protegidas en los límites de los filtros por capas de carbón y otras materias en dos secciones sucesivas.

Calculando una población de 50.000 habitantes, se podrá proveer cien litros de agua en el transcurso de veinticuatro horas á cada uno, mientras los depósitos contendrán en el mismo número de horas 3.140.000 litros, ó sean $metros^3$ 3.140.

Este porcentaje de cien litros por persona, ha sido aceptado de acuerdo con las últimas observaciones estadísticas, que ofrecen á la ciudad de Stocolmo como la que consume más agua y

la cual sólo ha alcanzado á abastecer cien litros aproximadamente por habitante.

En cada bocacalle se colocará un surtidor para el servicio de incendio, de riego y limpieza pública.

Del análisis de las aguas del río San José, se desprende que son aceptables, y de los sondajes practicados en el mismo río resulta un promedio de 3 m 50 de profundidad.

El monto total de las obras para la instalación de las aguas corrientes, según presupuesto aproximado, asciende á la suma de $ 360.440,66.

Sección cloacas. — Los caños colectores serán dos, bajo la denominación de "Caños Colectores Sur y Norte".

El caño colector Sur partirá desde las calles Rivera y Ejido y siguiendo por ésta hasta la calle Daimán, costeará el arroyo Talita, prolongándose 150 metros al Este de la calle General Lavalleja, en donde empalmará con el caño colector Norte, que tiene su nacimiento en la calle General Rivera, embocando con el Camino Nacional ó sea Camino de Mercedes y Colonia á Montevideo.

Dichos caños recorrerán respectivamente un trayecto de 1.950 y 4.000 metros de extensión, teniendo los colectores como diámetros 1.050 milímetros y los secundarios del Oeste al Este 300 ó 600 milímetros y desde Norte á Sur 456 milímetros.

Se colocarán en toda la ciudad 476 bocas de tormenta con tapas de hierro fundido.

Los colectores como los demás caños principales, serán de cemento.

El costo de esta obra variará entre $ 223.942.49 y $ 268.682,97.

La diferencia que se nota entre uno y otro presupuesto, consiste en la modificación del diámetro de los caños comprendidos de Este á Oeste.

Se puede adoptar el caño de trescientos milímetros, pues la ciudad carece de establecimientos industriales.

En conjunto, el valor de las mencionadas obras asciende á las sumas de $ 629.123,43 ó $ 548. 361,15

Se han hecho perfiles en papel milimetrado y originales en tela, que corresponden á las calles de la ciudad, varios caminos, líneas para depósito y caño general, como también varios planos de la ciudad de San José.

Estudios practicados en la ciudad de Mercedes. — Se dió

comienzo á estos estudios realizando un relevamiento y nivelación en extensiones de 64 kilómetros y 78 kilómetros, para las aguas corrientes y cloacas, respectivamente. Hiciéronse en seguida doscientas sesenta perforaciones con el objeto de conocer la calidad del suelo, habiéndose constatado que carece de piedra dura.

Las aguas serán tomadas en la isla del Saladero, en cuyo terreno se hará un gran tanque de cinco metros bajo el nivel normal del río Negro. En este tanque se construirán tres filtros naturales del sistema de los que se usan en Göteborg (Suecia) y que según opiniones autorizadas son los de mejor aplicación á obras de éste género.

El tanque estará recubierto á cierta altura para impedir la entrada del agua, efectuándose la filtración de ésta á través de grandes capas de tierra que, en los límites del tanque, estarán protegidas por tres secciones sucesivas de carbón y otras materias.

Los depósitos se construirán en Cerros Blancos, á 60 m 68 de altura sobre 0 de Montevideo y tendrán 20 metros por 10, pudiendo contener cada uno 3.301 metros cúbicos de agua diariamente.

Cada filtro podrá proveer cien litros de agua á cada habitante en el transcurso de 24 horas, sobre la base de una población de 50.000 habitantes por lo cual los depósitos en el plazo antedicho tendrán disponibles 5.000.000 de litros ó sean 5.000 metros cúbicos.

El caño principal que partiendo de la isla del Saladero, hará un recorrido de 3.000 metros, medirá 305 milímetros de diámetro. Existirá además otro caño principal para distribución de las aguas que partiendo de los depósitos, recorrerá las calles Yi y Galarza, cuyo diámetro será de 305 milímetros.

La cañería general tendrá 152 milímetros y recorrerá 78.200 metros lineales.

Se emplearán dos calderas de 40 caballos cada una, las cuales pondrán en movimiento las tres bombas que se instalarán frente á la isla del Saladero.

En la ciudad se colocarán dos bocas de incendio.

Comprendidos los edificios para las bombas, calderas, motores, habitaciones para el personal y oficinas de Señales y Teléfonos, el monto de la obra se calcula en $ 400.000.

Sección cloacas. — Simultáneamente á los estudios practicados para el servicio de aguas corrientes, se efectuaron los de cloacas.

Los caños colectores serán dos.

El primero partirá de la calle Río Negro, á la altura de la cañada Roubín, siguiendo en línea recta hasta la calle Treinta y Tres, para continuar después hasta la boca del Dacá, en un recorrido total de 3.500 metros.

El segundo hará el trayecto entre la cañada de los Hornos, frente á la calle Bequeló y la junción de la cañada con el Dacá, en un recorrido total de 2.200 metros.

Se construirán 350 bocas de tormenta.

Los colectores así como los demás caños principales se construirán de cemento.

El precio aproximado de estas obras es de seiscientos mil pesos.

La Comisión número 2 de Estudios de Saneamientos ha realizado una parte de su cometido en la ciudad de Minas.

Comenzó los estudios en Agosto de 1907 trazando el gran polígono que rodea la ciudad y el polígono interno que sirvió de base para la medición trigonométrica de aquel.

Continuando sus tareas ha trazado los ejes de las calles para establecer su relieve planimétrico; ha confeccionado el plano donde constan todos estos trabajos y actualmente estudia el relieve altimétrico y planimétrico de la ciudad.

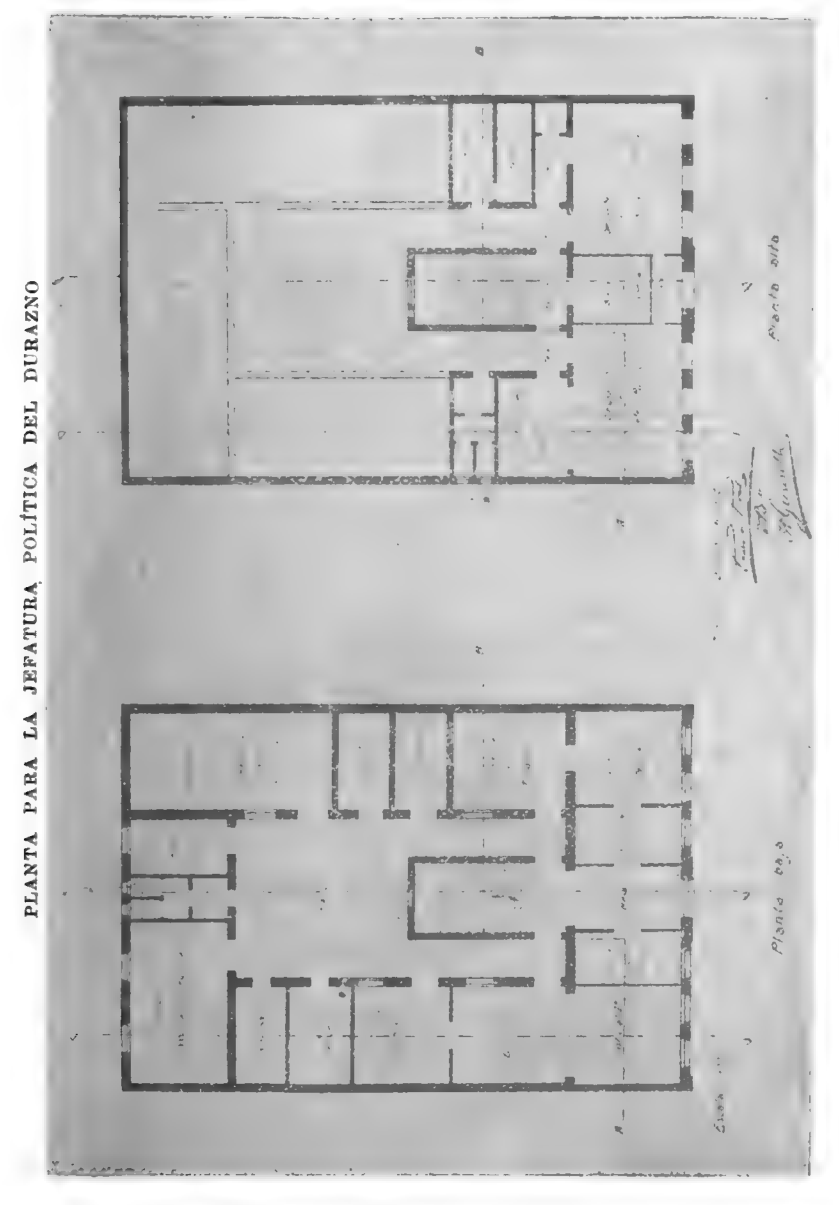
Como se ve por lo antedicho, esta Comisión ha llevado á cabo una de las partes más importantes de su tarea. Le resta establecer el lugar en que tendrá asiento la usina de las aguas corrientes y proyectar las obras que con ella se relacionan, cañerías, etc., así como también, abordar el estudio de cloacas.

SECCIÓN DE ARQUITECTURA

Jefatura Política de Durazno. — En vista del estado ruinoso del edificio que ocupa actualmente la Jefatura Política de Durazno, la Sección presentó á la aprobación superior, con fecha 24 de Octubre de 1908, un anteproyecto de reedificación de acuerdo con las siguientes bases:

El edificio constará de planta baja y alta.

Planta baja: — A la izquierda del hall de entrada estará la mesa de despacho del oficial segundo y una pequeña sala de espe-



PLANTA PARA LA JEFATURA POLÍTICA DEL DURAZNO

ra, las que quedarán separadas por una baranda de madera. A continuación irá el archivo, un dormitorio para el portero y una cocina. A la derecha del hall estará la Inspección de Policía,

Contaduría y Tesorería, dos habitaciones para detenidos y un gran depósito; el Alcaide, lababo y w. c. y depósito para vestuarios, estarán en el cuerpo del fondo.

Planta alta: — Ocupará todo el frente del edificio, el despacho del Jefe Político, una sala de espera, Oficial primero y Comisaría de Ordenes. Estas reparticiones estarán separadas entre sí por mamparas de madera desmontables. Al fondo habrá una cocina y dos habitaciones, una para teléfono y otra para dormitorio del telefonista. Además se construirá un departamento reservado para el jefe con lavabos, orinales y w. c.

Este anteproyecto fué aprobado por el Ministerio del Interior con fecha 9 de Noviembre de 1908, autorizándose al Departamento la confección del proyecto definitivo dentro del presupuesto de $ 15.500.

Jefatura Política de Tacuarembó. — La Sección proyectó reformas en el edificio de la Jefatura Política de Tacuarembó por la suma de $ 4.000, cuyas obras se sacaron á licitación sin resultado.

Como dicho edificio quedó abandonado por algún tiempo, sufrió desperfectos de consideración y cuando el Ministerio ordenó la ejecución de las obras por administración, el presupuesto primitivo había aumentado.

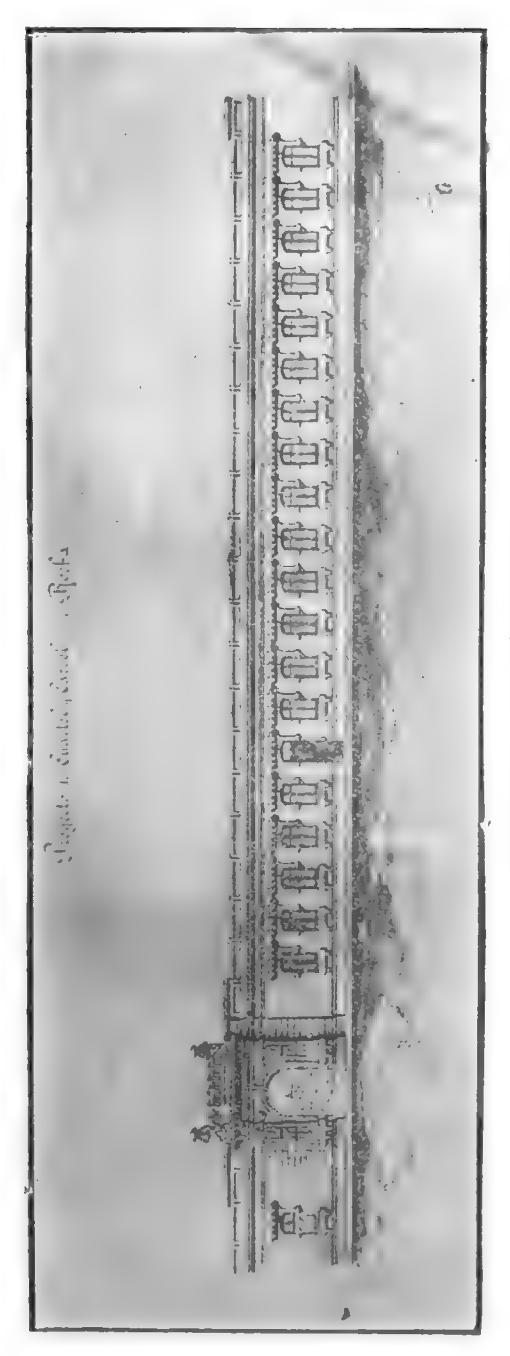
No obstante eso, se dispuso se diera comienzo á los trabajos dentro de la cantidad de $ 4.000, ordenando la confección del presupuesto definitivo, el cual ascendió á $ 8.974.

Las obras han sido ejecutadas dentro de esa cantidad.

Jefatura Política de Florida. — El estado ruinoso en que se hallaban los techos del edificio que ocupa dicha Jefatura, obligó á cambiarlos totalmente, invirtiéndose en esta operación la suma de $ 5.100.

Una vez en ejecución esa reforma, se vió la necesidad de proyectar la modificación del reboque de las fachadas, cambio de aberturas, saneamiento y construcción de una galería, trabajos estos presupuestados en $ 7.500 ya autorizados y los cuales están á licitación.

Jefatura Política de Cerro Largo. — La reconstrucción del edificio de esta Jefatura fué proyectada por la Sección en Diciembre de 1903, y una vez autorizada por el Superior Gobierno resolvióse llevarla á cabo por administración debido á que no se presentaron interesados á los llamados á licitación que se hicieron en oportunidad.

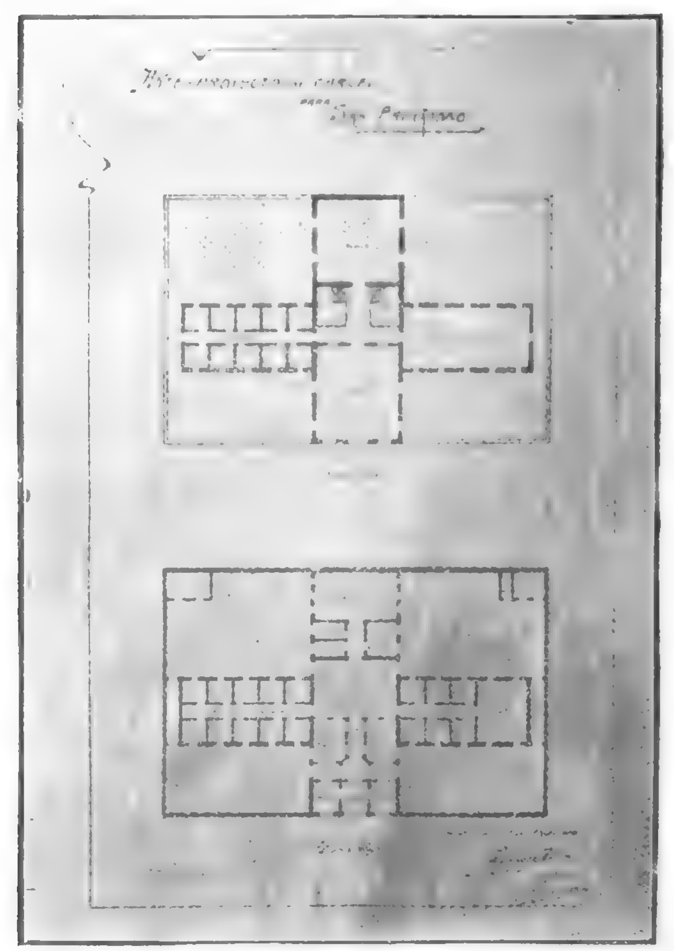


PROYECTO DEL CUARTEL Y CÁRCEL PARA ROCHA

De la importancia del edificio informan los planos agregados á esta memoria.

Aunque el costo de esta obra fué calculado en un principio en $ 9.600, una vez en ejecución, el superior gobierno se vió obligado á elevar el presupuesto, siendo su costo total el de $ 15.878,05. Las obras están terminadas.

Cárcel y cuartel de Rocha. — Esta obra se lleva á cabo actual-

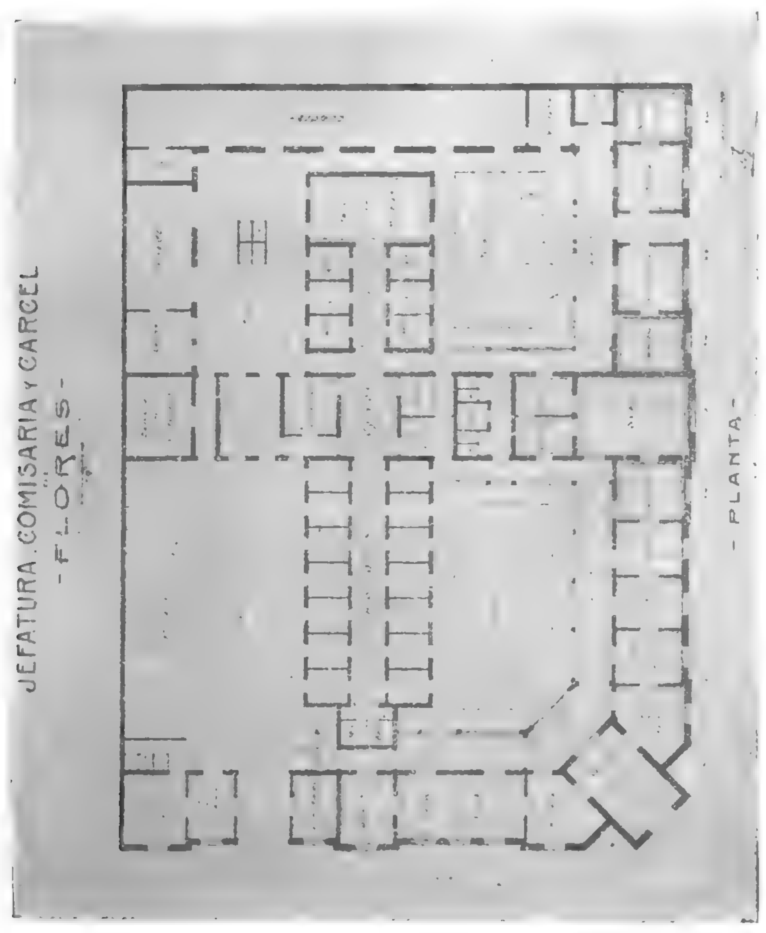


ANTEPROYECTO DE CÁRCEL PARA SAN FRUCTUOSO (DEPARTAMENTO DE TACUAREMBÓ)

mente de acuerdo con el decreto del Ministerio de Fomento de fecha 22 de Noviembre de 1905, por el cual se aprueban las modificaciones introducidas por la Sección en el proyecto de don Juan Giribaldo, cuyas modificaciones constituyen nuevo proyecto, pudiéndose juzgar de ellas por los planos que se adjuntan.

Cárcel de Tacuarembó. — La superioridad ha aprobado los planos correspondientes á la Cárcel de Tacuarembó y ha autorizado asimismo la construcción de una parte de los trabajos proyectados hasta la cantidad de once mil pesos, siendo el costo total de la obra el de veinticinco mil pesos.

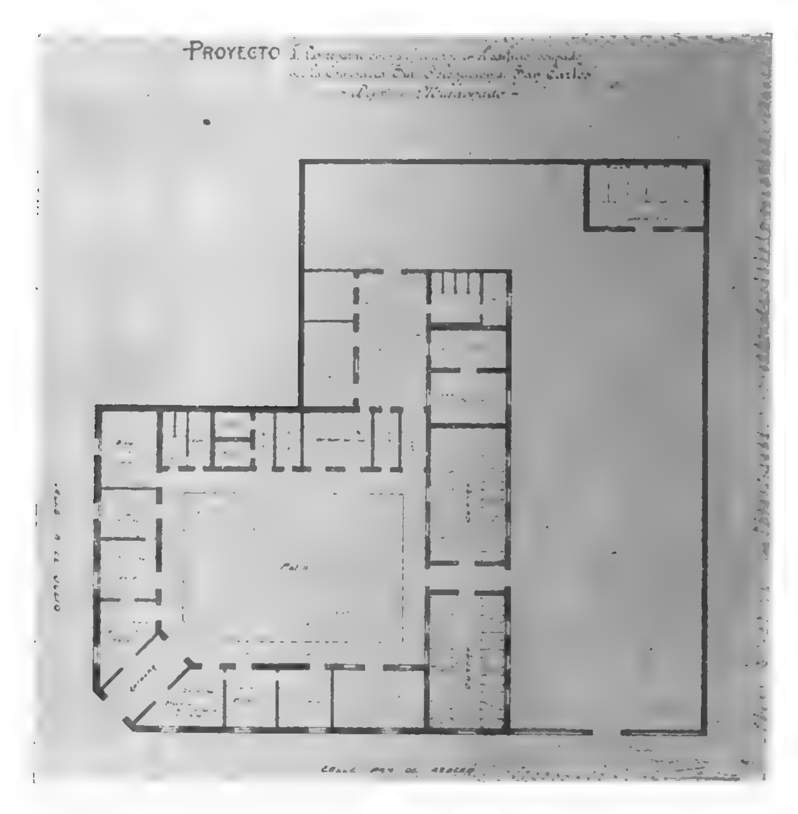
Para dar principio á las obras, se espera la expropiación de un terreno contiguo al adquirido recientemente por el Gobierno, el cual servirá para posibles ensanches futuros.



Jefatura, Cárcel y Comisaría de Flores. — El Ministerio del Interior aprobó un anteproyecto para la construcción de Jefatura, Cárcel y Comisaría de Flores, presupuestado en treinta y cinco mil pesos, ordenando á la vez la demolición del edificio que ocupa la Jefatura y encomendando á la Sección la confección del proyecto definitivo.

Ese proyecto está pronto para el llamado á licitación.

Comisaría del Tala, Departamento de Canelones. — Comisionada la Sección para informar sobre el estado de conservación de la Comisaría de la 10.ª sección del Departamento de Canelones, y constatados sus desperfectos, se procedió á la confección de un proyecto de reformas que consta de dos pliegos de condiciones, uno general y otro particular, una memoria descriptiva y un plano que servirán de base para el llamado á licitación pública.



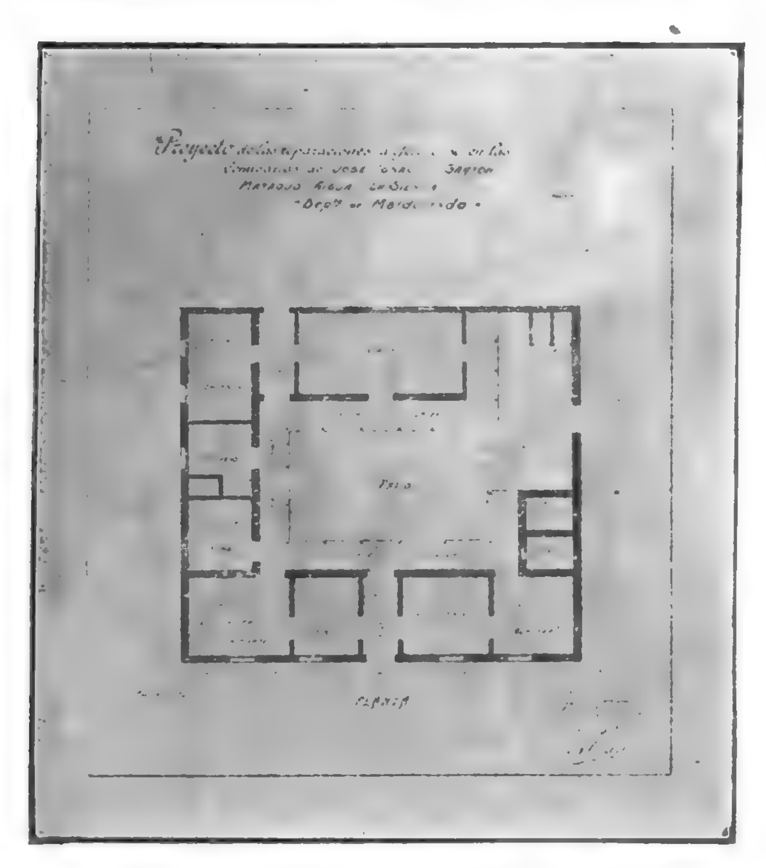
El edificio consta de dos plantas, ocupando la planta baja la Comisaría y el Correo y la planta alta, la Comisión Auxiliar.

El costo de las reformas está avaluado, aproximadamente, en dos mil quinientos pesos.

Comisarías de Maldonado. — Comisionada esta Sección para inspeccionar el estado de los edificios fiscales ocupados por las comisarías seccionales de San Carlos, Pan de Azúcar, Aiguá, José Ignacio, Mataojo, Garzón y La Sierra, constató el mal estado de la mayor parte de ellos, indicando en consecuencia á la supe-

rioridad, las mejoras que debían introducirse en cada uno á fin de colocar los edificios en buenas condiciones de seguridad, comodidad é higiene.

Esto dió motivo á la presentación de tres proyectos de reformas que contiene el relatorio y planos de las obras que deben realizarse.

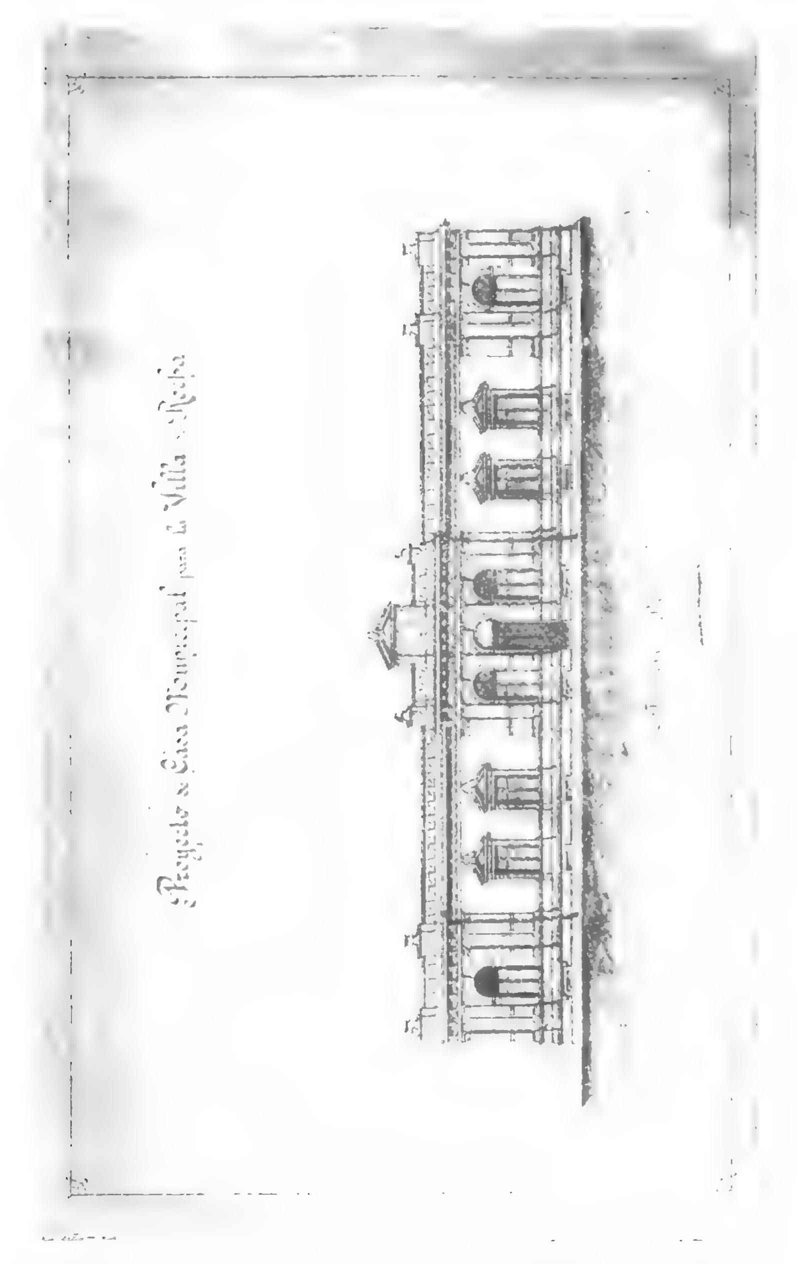


PROYECTO DE COMISARÍAS EN EL DEPARTAMENTO DE MALDONADO

El cálculo aproximado del valor de los trabajos á realizarse es en detalle el siguiente:

Comisaría de San Carlos	$	9.500 00
" " Pan de Azúcar	"	6.000 00
" " José Ignacio, Mataojo, Aiguá, Garzón y La Sierra, cuyos edificios son de un mismo tipo, cada uno	"	3.227 33

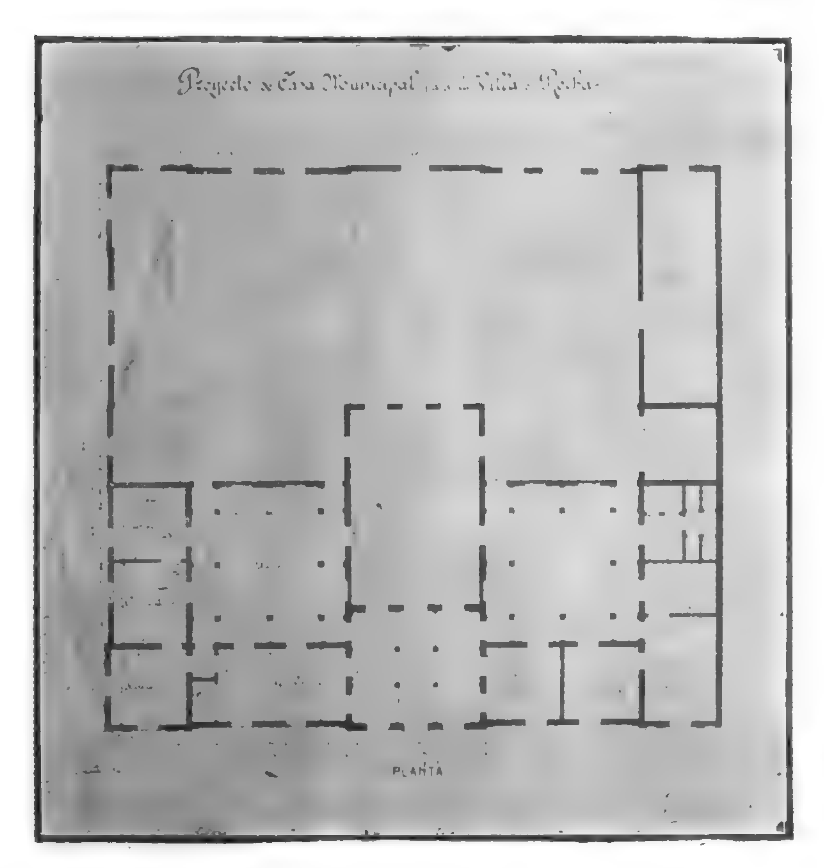
Casa Municipal de Rocha. — Esta obra que viene realizándose por Administración, de acuerdo con el decreto del Ministerio de Fomento de fecha 25 de Noviembre de 1905, y cuya construcción ha sufrido algunos tropiezos, cuenta ya



para su terminación con quince mil pesos arbitrados por la misma Junta.

Informan ampliamente sobre la importancia del edificio los planos confeccionados por la Sección, que lucen en esta memoria.

Las obras están ya muy adelantadas y es de esperar toquen á su término en el curso del año próximo.



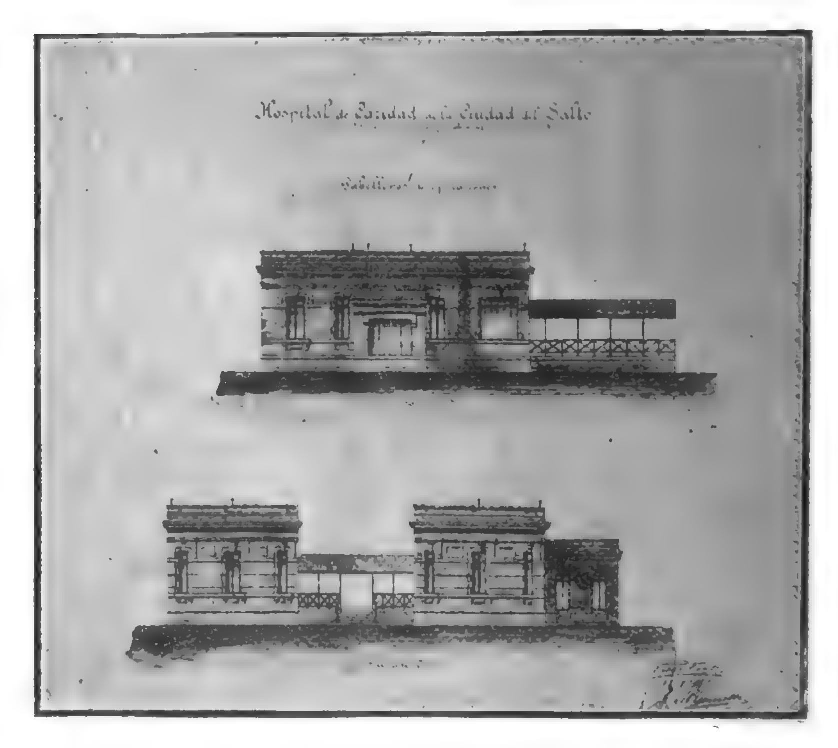
Hospital de caridad del Salto. — Pabellones de operaciones. — Siendo necesario introducir mejoras en este establecimiento para la mejor marcha de sus servicios, encomendósele á la Sección la confección del proyecto de dos pabellones de operaciones que debía sustituir al presentado por la Comisión de Caridad Departamental.

En vista de que dicha Comisión indicaba la conveniencia de construir dos salas independientes, una para operaciones sépticas y otra para asépticas, esta sección formuló el proyecto cuyos

planos van agregados á esta memoria, los que fueron aprobados sin objeción por el Honorable Consejo Nacional de Higiene.

Estos pabellones han sido terminados bajo la dirección técnica de esta oficina.

Hospital de Caridad de Rocha. — Mejoras. — De acuerdo con la solicitud formulada por la Junta Económico Administrativa de Rocha, la Sección confeccionó el proyecto definitivo para la construcción de un pabellón de aislamiento y parte del pabellón de cirugía en el Hospital de Rocha.



Las mejoras que se proyectan, como vendrán á complementar el buen montaje del establecimiento, es de desear que se lleven á cabo á la brevedad posible.

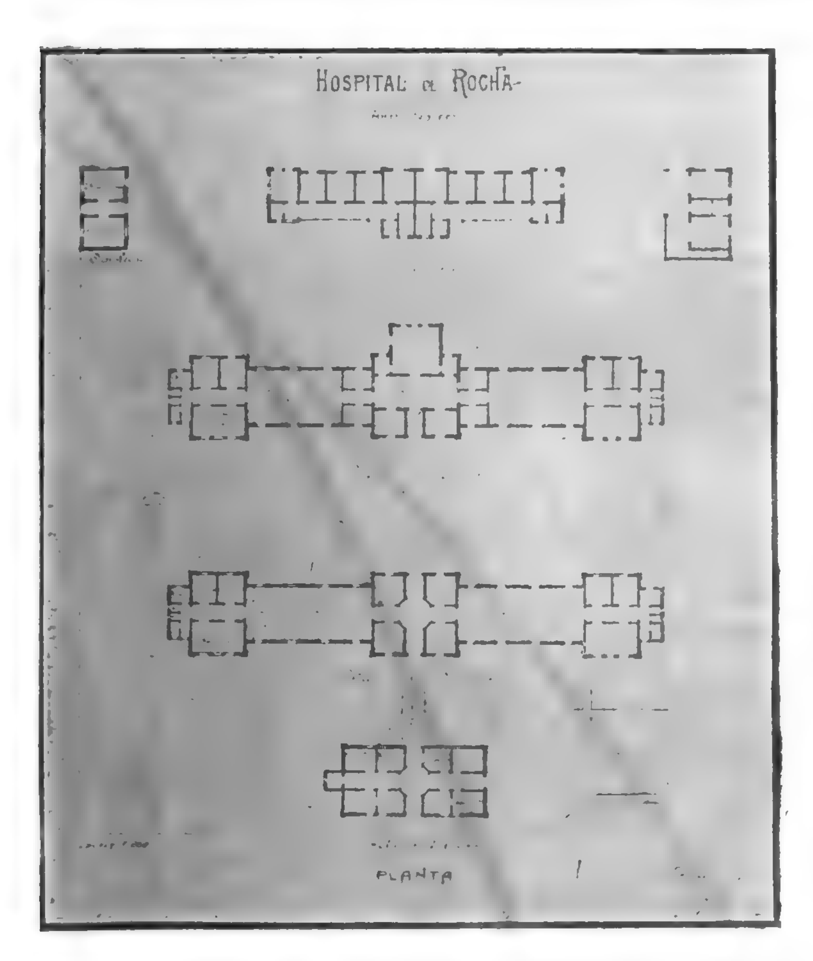
Por ahora las obras se encuentran pendientes de licitación.

Hospital de Caridad de Colonia. — Las obras del Hospital de Colonia, de cuya importancia informan los planos que se adjuntan, han sido sacados á licitación sin resultado.

Dado la importancia que reviste para cualquier localidad la posesión de establecimientos de esta índole, es de desear que la obra se lleve cuanto antes á buen término.

Asilo-Hospital Galán y Rocha en Paysandú. — La Comisión del Asilo-Hospital Galán y Rocha, pasó una nota á este Departamento con fecha 14 de Mayo de 1907, solicitando que por la sección Arquitectura se formulara el proyecto del referido edificio para poder llamar á licitación pública.

De acuerdo con dicha solicitud la Sección formuló los planos



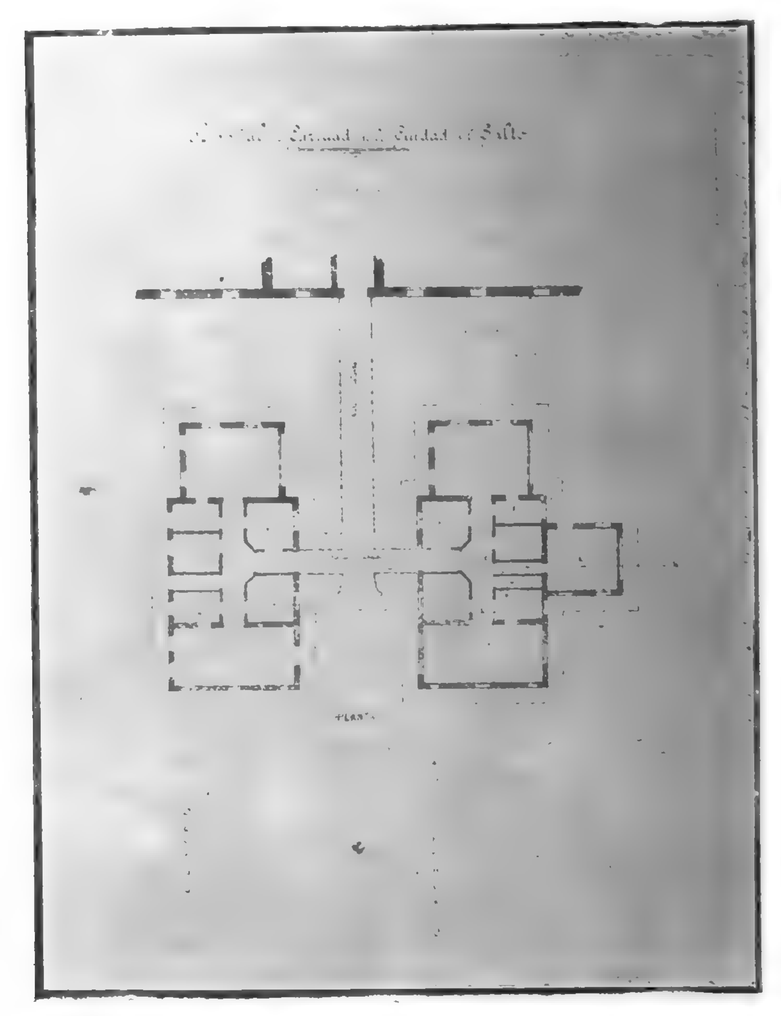
que glosados á esta memoria informan sobre la disposición y frente del edificio, cuyo costo asciende á $ 39.066.

Al presente la obra se encuentra muy adelantada.

Desinfectorio y casa para la Inspección de Sanidad Marítima. — De acuerdo con la nota del Ministerio de Obras Públicas de fecha 11 de Noviembre de 1907, la Sección formuló los planos de un desinfectorio y de la casa para asiento de la Inspección

de Sanidad Marítima, cuyos planos iban acompañados de un extenso informe.

En dicho informe se dice que la construcción del edificio es la resultante de un convenio internacional celebrado en Río Janeiro, y en su parte técnica proporciona los siguientes datos:

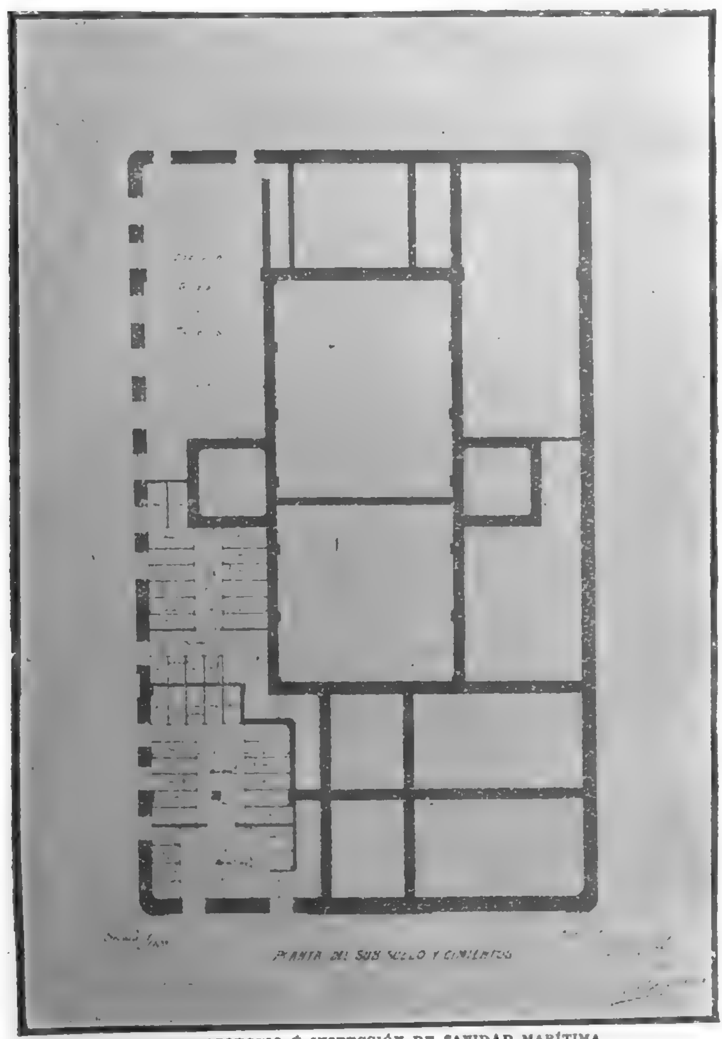


El edificio se compondrá de tres cuerpos; el primero situado en el subsuelo, el segundo en el piso bajo y el tercero en el piso alto. Estos tres cuerpos se destinarán, respectivamente, á baños, w. c. para pasajeros de tercera clase, talleres y depósito general, desinfectorio é Inspección de Sanidad Marítima.

Habrán instalaciones de calefacción, gran cantidad de baños,

comodidades para depósito de equipajes y cámaras y estufas para desinfección.

Este proyecto está á la aprobación superior.



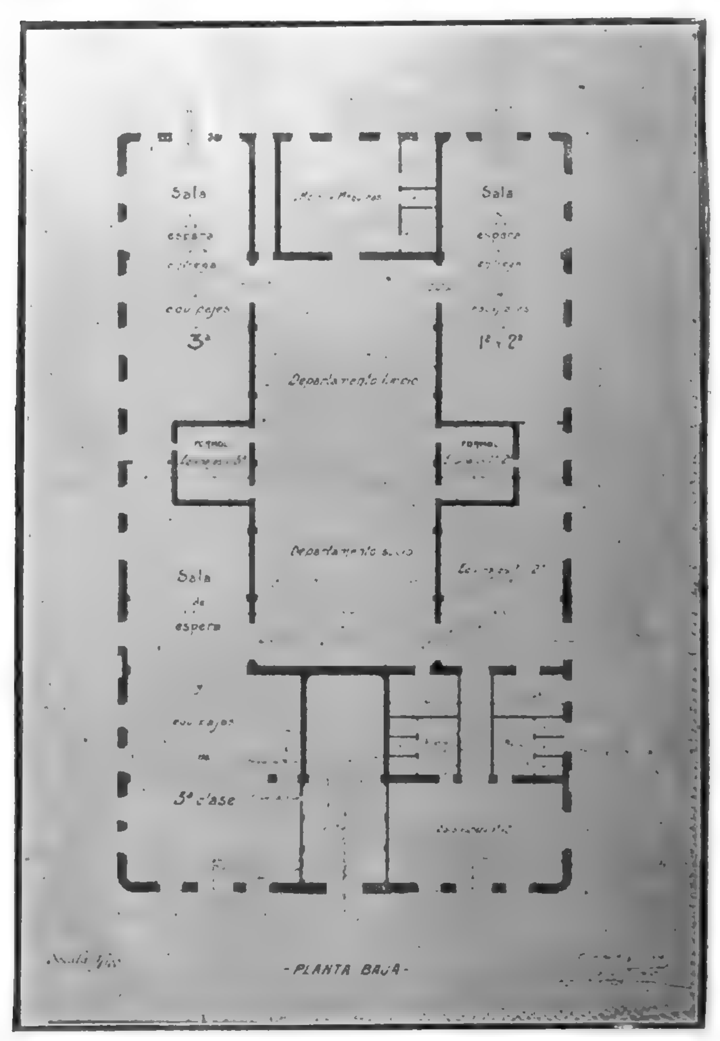
DESINFECTORIO É INSPECCIÓN DE SANIDAD MARÍTIMA

Diario Oficial. — El Ministerio del Interior, por decreto del 19 de Octubre de 1908, autorizó el llamado á licitación para las obras de reparación del local que ocupa el Diario Oficial, en la calle San José número 57, de acuerdo con los planos, memoria y pliego de condiciones formulados por la Sección.

De las obras á realizarse informan los planos adjuntos.

Habiéndose llamado á propuestas, el Superior Gobierno resolvió aceptar la de los señores L. J. Tosi y J. A. Casterés por la suma de $ 13.890.

Mercado de Florida. — Esta obra que tanto beneficia al municipio de Florida, fué proyectada por la Sección y su construcción se efectúa particularmente.

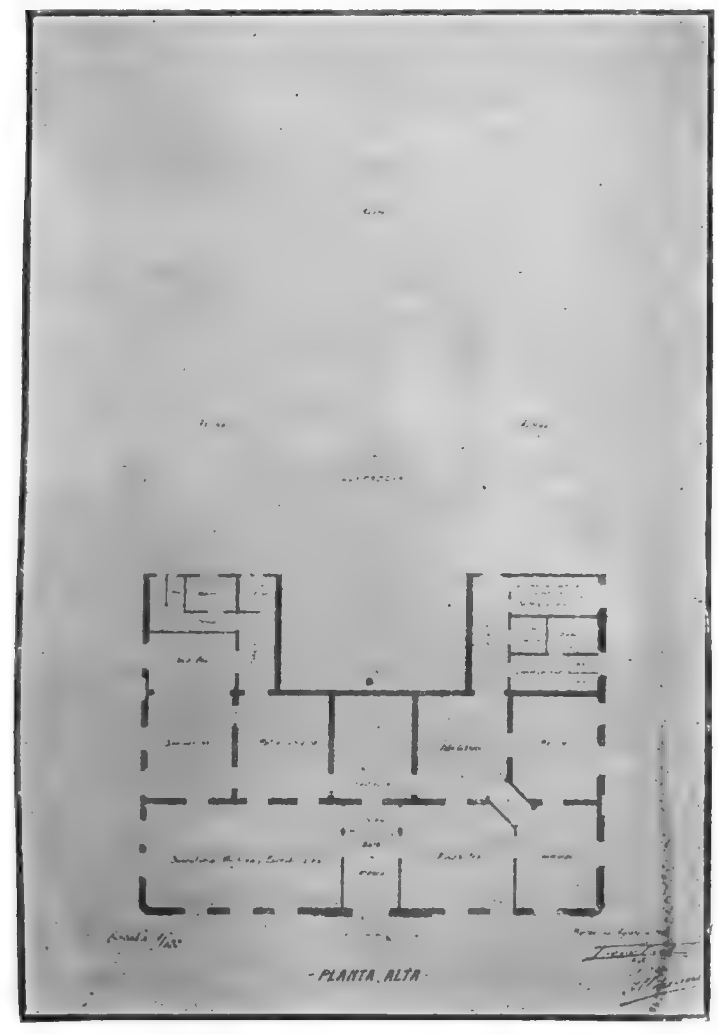


DESINFECTORÍO É INSPECCIÓN DE SANIDAD MARÍTIMA

Terminados los cuerpos laterales, se hicieron los estudios para la construcción del hall central el cual será de hierro y cristales y demandará un gasto de $ 7.500, aproximadamente. Este hall está en construcción.

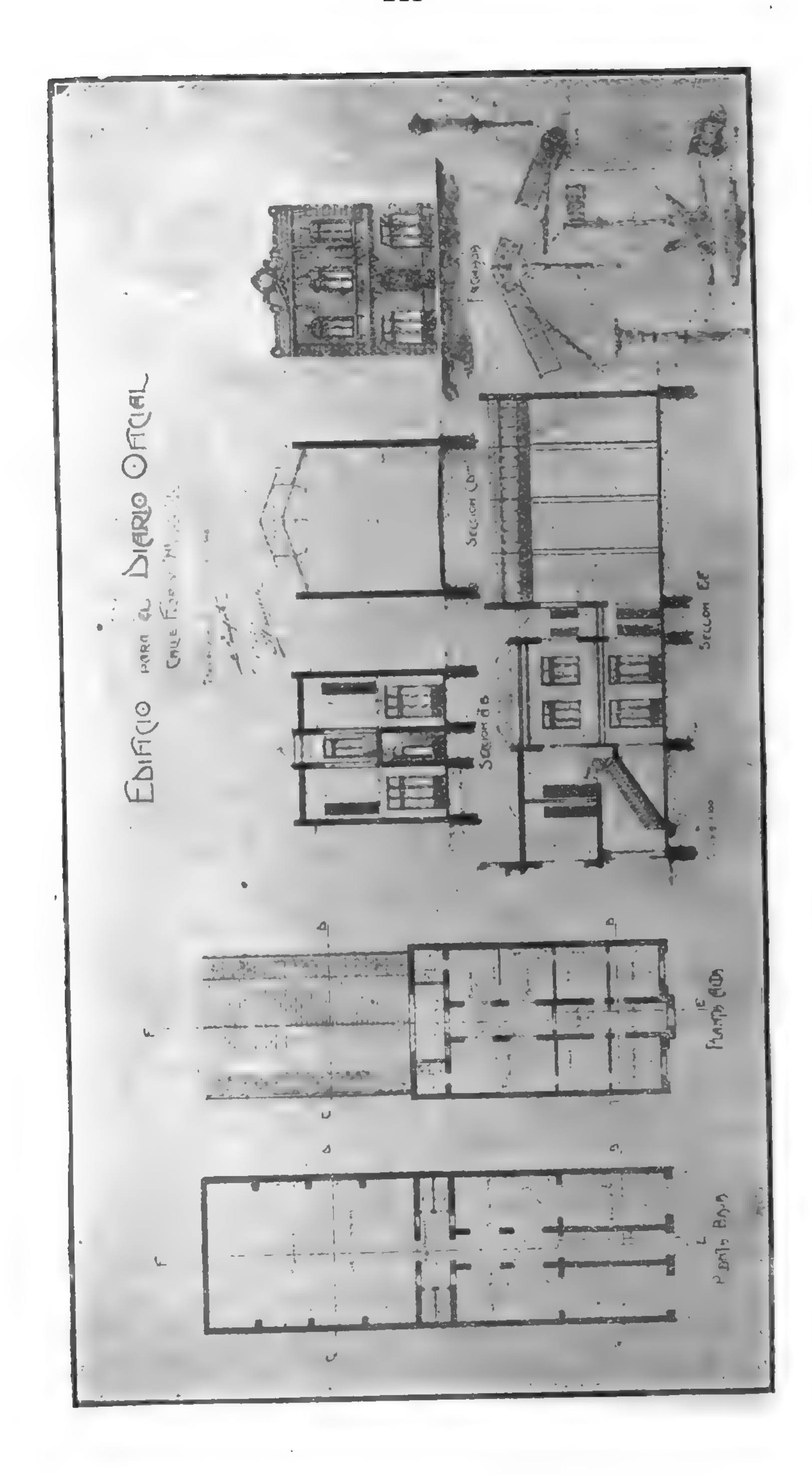
El total de la obra asciende al valor de $ 18.500.

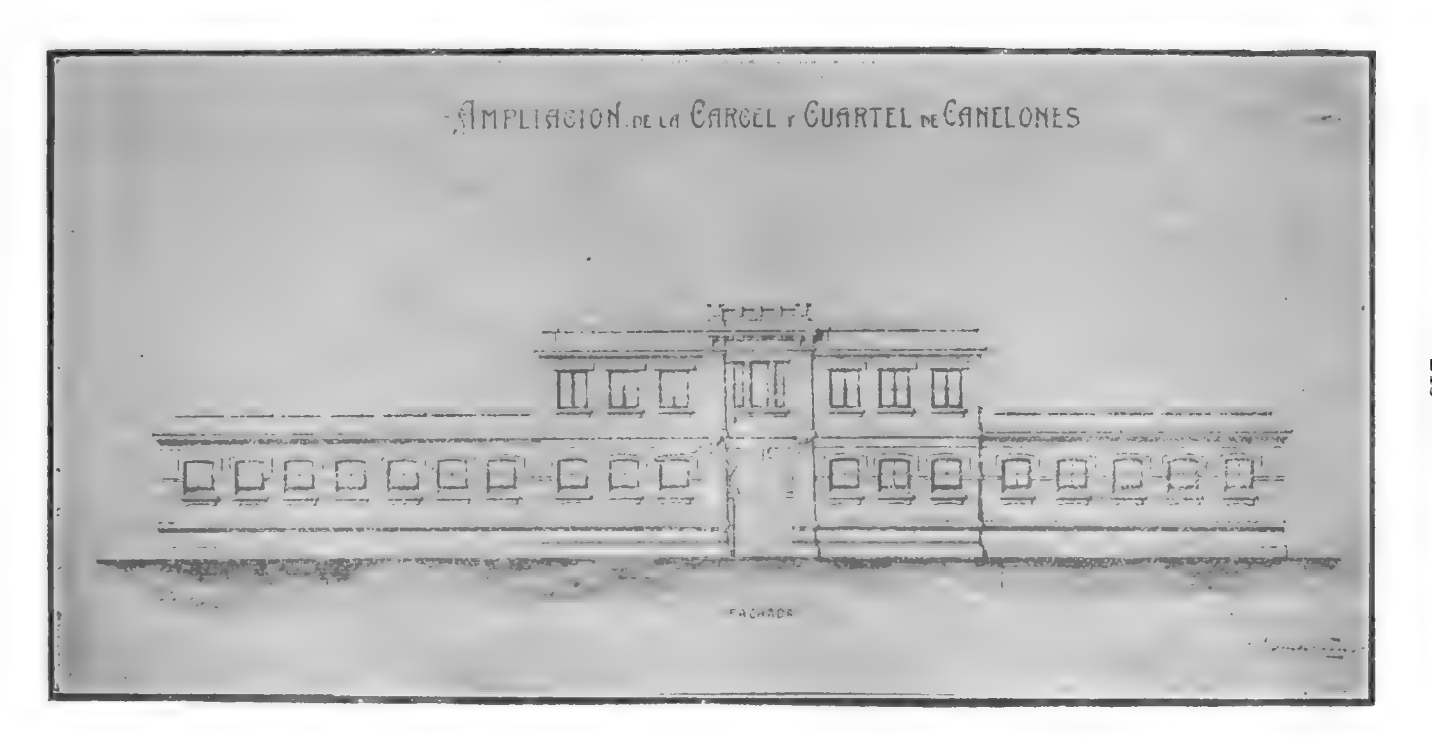
Comisaría de la cuarta sección urbana del Salto. — La Sección proyectó reformas en el edificio que ocupa dicha Comisaría, cuyas reformas, una vez aprobadas por la superioridad, fueron sacadas á licitación pública.

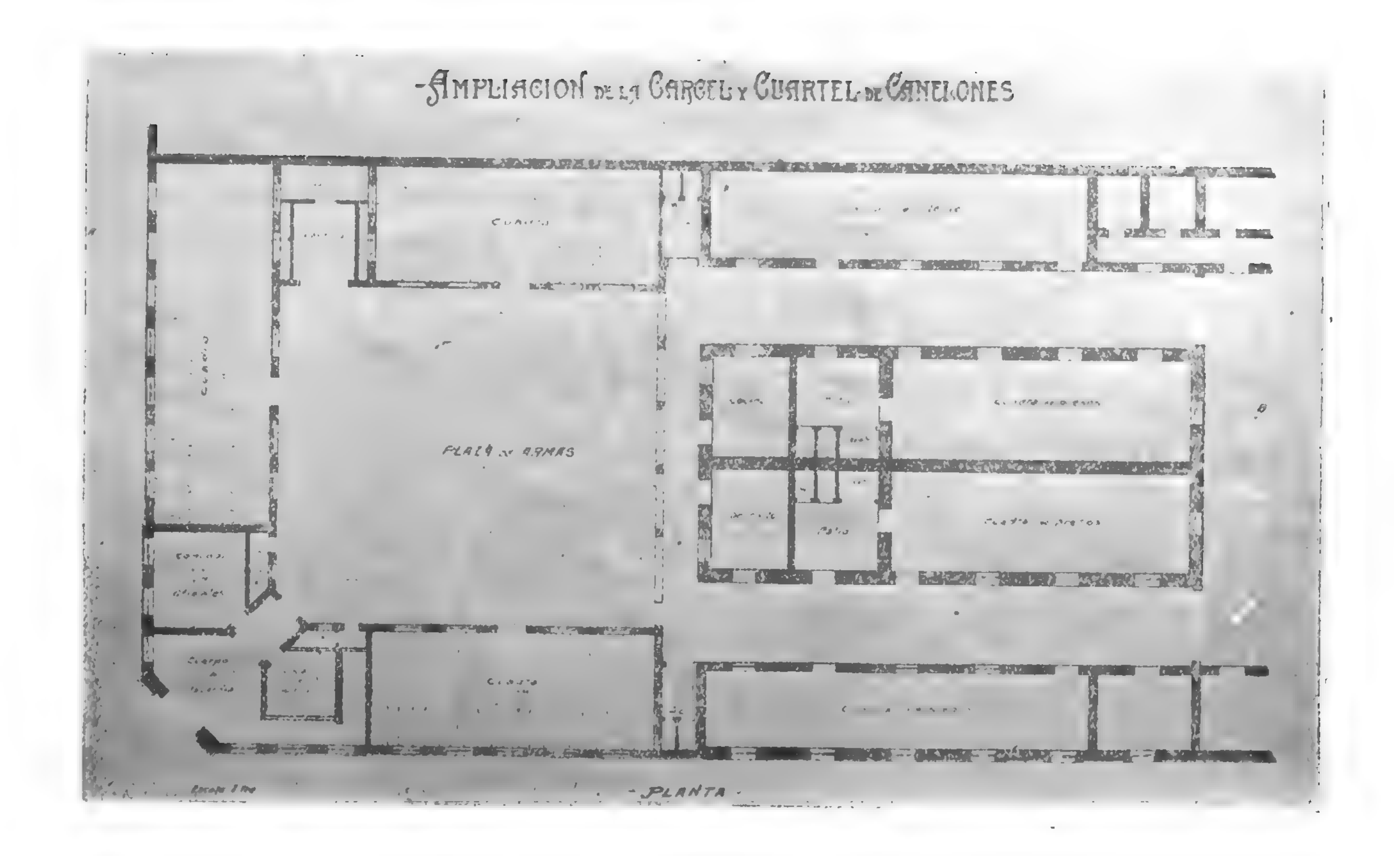


DESINFECTORIO É INSPECCIÓN DE SANIDAD MARÍTIMA

Habiendo entendido la Sección en el llamado á propuestas, aconsejó en un informe por ella producido, la aceptación de una presentada por mil ochocientos noventa y cinco pesos.


Edificio para el Diario Oficial
Sección AB
Sección CD
Sección EF
Fachada
Planta Alta
Planta Baja

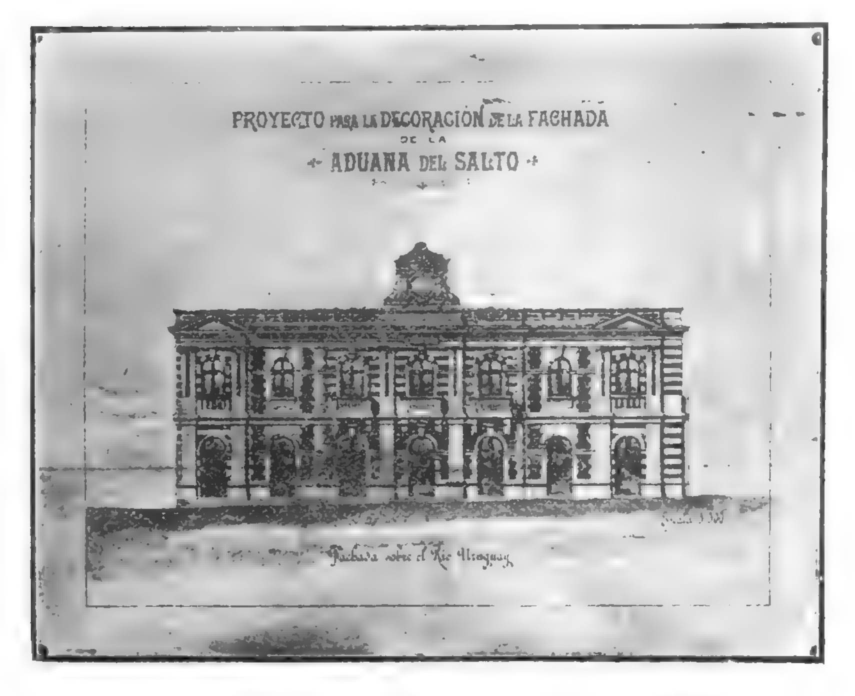

AMPLIACION DE LA CARCEL Y CUARTEL DE CANELONES
FACHADA


AMPLIACION DE LA CARCEL Y CUARTEL DE CANELONES
PLAZA DE ARMAS
PLANTA

Depósito Antonini de la aduana de Montevideo. — La Sección formuló un proyecto de las reparaciones que deben efectuarse en el depósito de la referencia, cuyas reparaciones consisten en la colocación exterior é interiormente del edificio, de tirantes de hierro empotrados en el muro, ensamblazón de tirantes, colocación de llaves en los arcos del piso bajo, renovación de los tirantes del entrepiso, etc.

Estos trabajos están pendientes de licitación.

Cárcel de San José. — Las reparaciones proyectadas en la cárcel citada, consisten en el cambio total de los canalones de los techos, de los inodoros y cañerías de comunicación de los



w. c. y piletas de presos con el pozo negro; arreglo de las puertas, ventanas, banderolas, portones de madera y hierro.

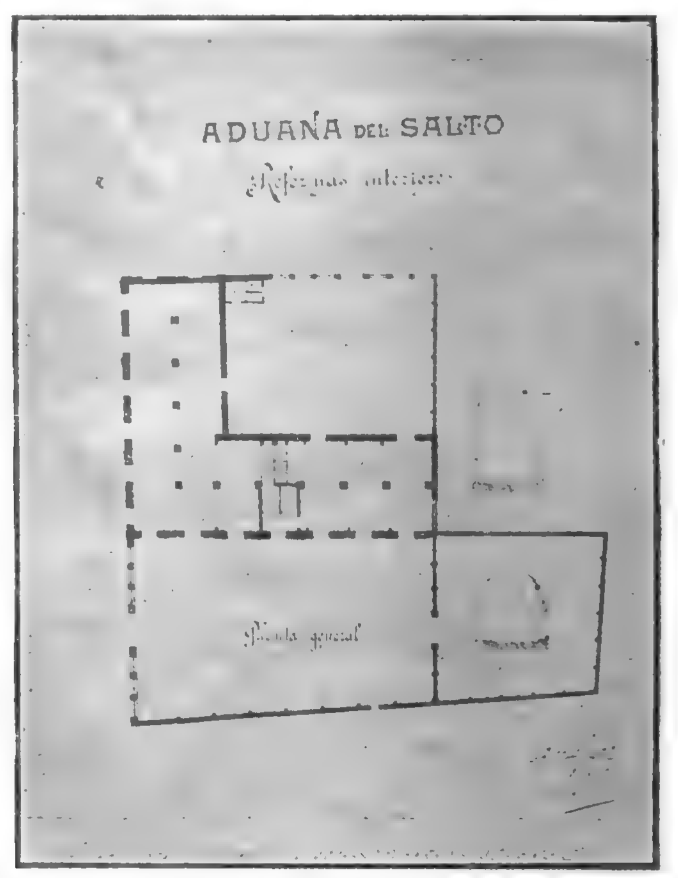
Jefatura de Canelones. — Debido al mal estado en que se encuentra el edificio que ocupa dicha Jefatura, en su parte de estabilidad é higiene, se proyectaron las obras necesarias de reparación las cuales consisten en la demolición de un mirador, colocación de llaves de hierro en las paredes de cargas, construcción de locales para Cárcel de mujeres y menores y colocación de la cuadra de presos en estado higiénico.

Estas obras han sido sacadas á licitación pública.

El valor de los trabajos asciende aproximadamente á $ 3.000.

Aduana del Salto. — Esta Sección fué comisionada para proyectar las reparaciones interiores y la decoración de fachadas en el edificio que ocupa la aduana del Salto.

Aprobado el proyecto formulado, se dió comienzo á los trabajos en Agosto de 1908 renovando la cubierta general del edificio, colocando tabiques, cambiando pisos, etc.



Al presente las obras están bastante adelantadas, esperándose queden terminadas en Abril del año próximo.

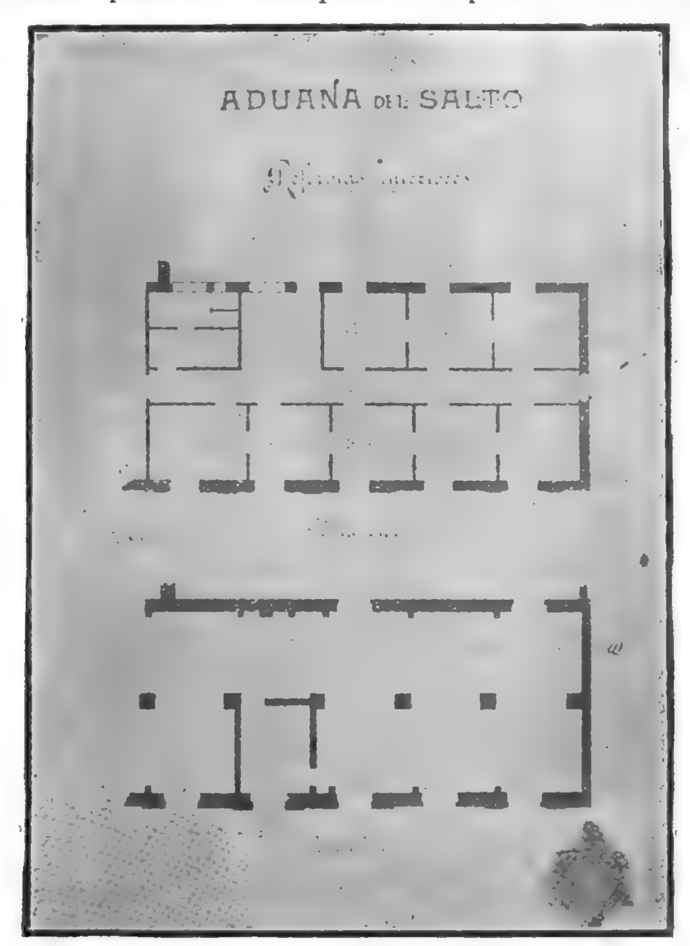
El valor de lo proyectado asciende á $ 24.000, arbitrados por ley especial.

Cárcel de Cerro Largo. — A solicitud de la Jefatura Política de Cerro Largo, la Sección formuló un proyecto de obras de salubrificación en la cárcel de la ciudad de Melo, consistente en el cambio general de las cañerías subterráneas, reconstrucción de

w. c., construcción de un pozo séptico y reparaciones en los aljibes.

El costo aproximado de estas reparaciones será de $ 2.500.

Receptoría de Santa Rosa. — La Sección confeccionó un proyecto de depósito de aduana para la Receptoría de Santa Rosa.

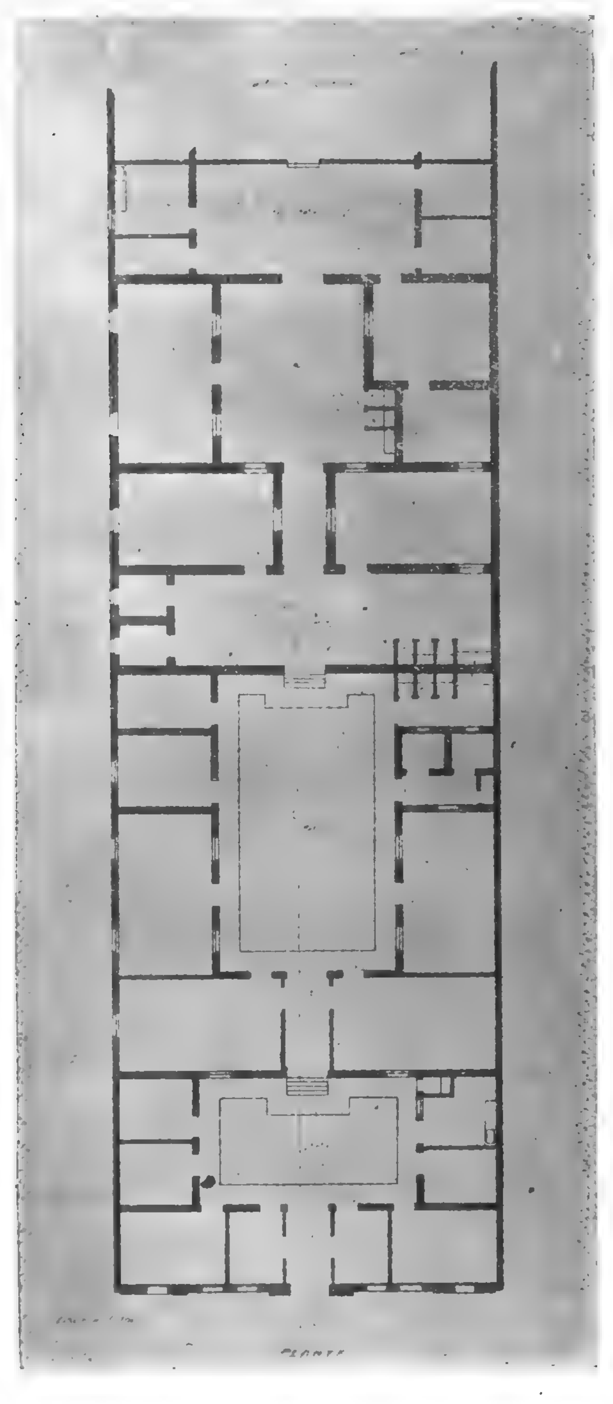


La obra, toda en madera, fué aprobada y llevada á cabo.

Casillas de Resguardo. — Durante el año, la Sección ha proyectado casillas para los siguientes resguardos:

Nueva Palmira, avaluada en	$	577 94
Cuareim, " "	"	453 66
Santa Rosa, " "	"	788 06
" " (de material)	"	1.015 18
José Ignacio, avaluada en	"	388 84

OBRAS DE SANEAMIENTO EN LA CÁRCEL DE CERRO LARGO

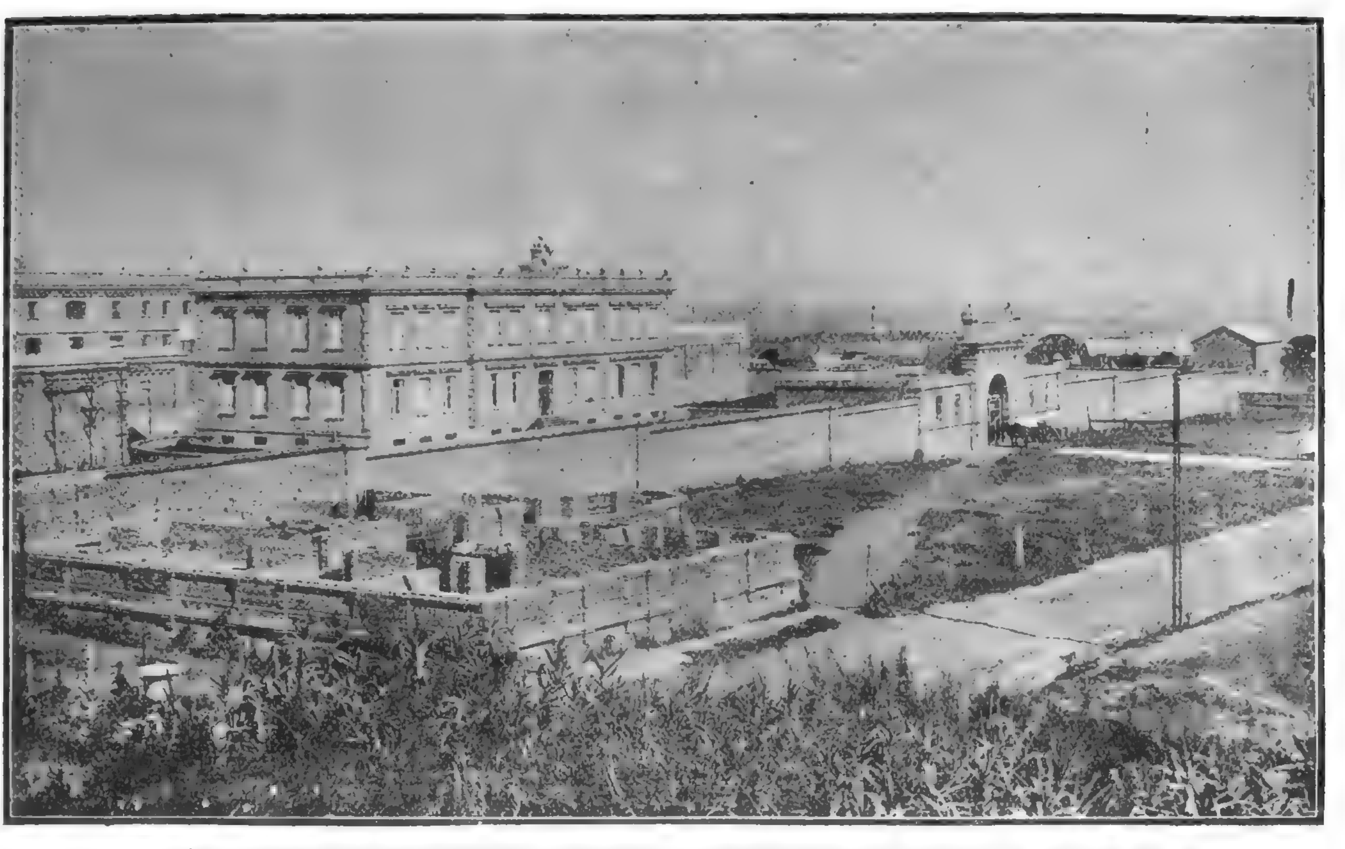




CÁRCEL PENITENCIARIA EN CONSTRUCCIÓN — TALLERES

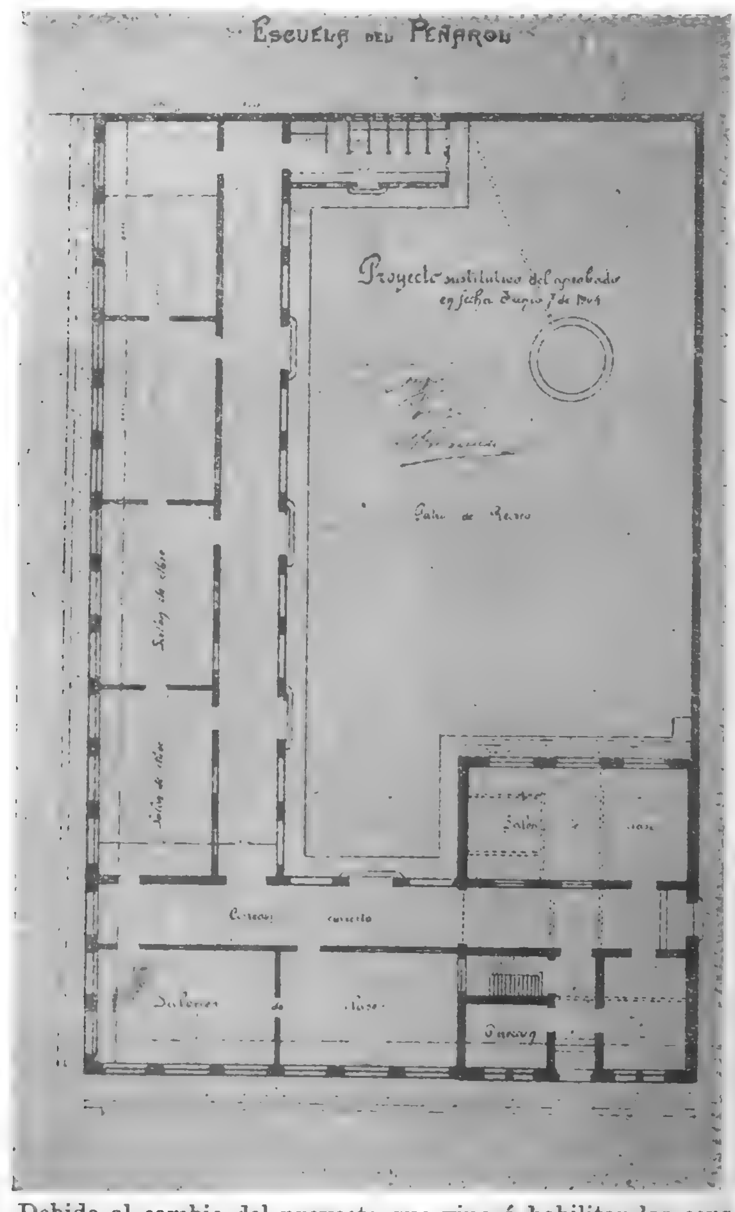


CÁRCEL PENITENCIARÍA EN CONSTRUCCIÓN — CELDAS



CÁRCEL PENITENCIARÍA EN CONSTRUCCIÓN — PABELLÓN DE LA ADMINISTRACIÓN Y CASA HABITACIÓN DE LOS DIRECTORES

Nueva cárcel penitenciaria. — Esta obra fué iniciada por el señor constructor don Jaime Mayol y en un principio estaba destinada á cárcel de mujeres y asilo correccional de menores.



Debido al cambio del proyecto que vino á habilitar las construcciones ejecutadas para una cárcel penitenciaria, y á otras circunstancias derivadas del contrato celebrado, éste fué rescin-

dido habiendo asumido la Sección la dirección de las obras por administración, en Julio de 1905.

De los trabajos ejecutados desde esa fecha da idea la siguiente exposición:

El primer piso del pabellón de penados se hallaba á menos de la mitad de su altura.

En los talleres centrales se comenzó totalmente su construcción.

Del muro de ronda faltaba toda la parte anterior con frente á la Administración, además del coronamiento y ático.

En el pabellón de panadería y cocina existía una pequeña parte del cimiento.

El pabellón del lavadero y motor se inició por la Sección lo mismo que la casa de los directores.

Como se ve, de estas obras se comenzaron algunas y otras estaban en su principio, habiéndose hecho además trabajos de desmontes, terraplenes y desagües provisorios.

El desmonte de la calle Elíauri, ejecutado en una gran extensión, entorpeció bastante los trabajos, pues los materiales tenían que ser transportados á brazo á distancias relativamente largas.

El cuerpo de entrada, la cochera y la administración, salvo detalles de carpintería, estaban construídos. El primero, para el servicio de la guardia, consta de un piso y dos alas, y el último, para la instalación de las oficinas administrativas, comprende: subsuelo, planta baja y primer piso alto, con una superficie edificada de setecientos veinte metros cuadrados.

Actualmente se están terminando los siguientes trabajos:

Colocación de pavimento y baranda del muro de ronda, cuya parte de albañilería se halla casi concluída.

Colocación de pavimentos, baranda, carpintería y herrería del primer pabellón de penados y talleres centrales.

Hállanse terminadas las obras rústicas de albañilería de los pabellones correspondientes á lavadero, panadería y cocina.

Se procede á la colocación del alcantarillado particular de la cárcel con las precauciones y prolijidad de ejecución relacionadas con la higiene y seguridad requeridas para edificios de esa índole, habiéndose dispuesto las cañerías verticales de aguas servidas para las celdas en cajas practicadas en los muros interiores del pabellón, de manera que los caños resulten totalmente visibles.

Dentro de esas mismas cajas, se han alojado las cañerías de alimentación de agua y cables de energía eléctrica para el alum-

brado de las celdas, de manera que cualquier interrupción en los servicios puede ser subsanada de inmediato y con toda facilidad.



Las celdas para los penados tienen una capacidad de 31m³, constituyendo un local suficientemente amplio, iluminado por una ventana cuya banderola puede ser abierta á voluntad del

y por el mismo penado. Otra pequeña ventanilla que da al corredor, establece con la anterior una ventilación enérgica en el interior de las celdas. La parte sanitaria comprende un w. c. aporcelanado con doble sifón y tanque de descarga automática y un lavabo aporcelanado con sifón y llave de resorte.

El menaje estará construído por una cama de hierro con elástico de plegar, una mesa adosada al muro y un taburete unido al mismo por una cadena; una percha y un estante.

Las puertas son de madera forradas interiormente de palastro y llevan herrajes de seguridad constituídos por un pasador á cerradura con resorte para su cierre, otro para una ventanilla practicada en la misma puerta para servir la comida y un depositivo con vidrio de color para el judas, que permite vigilar el interior de la celda.

Todas las puertas se abren hacia el centro de vigilancia y por medio de un herraje adaptado al pasador pueden tenerse solamente entornadas para que los penados se asomen al corredor en los casos en que se celebre alguna ceremonia.

El movimiento de los talleres, panadería y lavadero, se hará mediante el aprovechamiento de energía eléctrica, habiéndose pedido á casas europeas presupuesto de instalación para cada uno de esos servicios.

El muro de ronda que circunvala la cárcel, ha sido construído de manera que dentro de su recinto tienen cabida dos pabellones más para penados, constando cada uno de cinco pisos y con capacidad para mil quinientos treinta y seis penados, que con el que actualmente se construye arroja un total de mil novecientas veinte celdas.

En cada patio que resulta entre esos pabellones se construirán ocho locales espaciosos para talleres y los correspondientes servicios para baños.

A continuación del cierre del muro de ronda, se ha reservado una gran extensión de terreno que llega hasta la costa y donde en el futuro se construirán el hospital y la casa de aislamiento de la cárcel con sus correspondientes desinfectorios y demás servicios complementarios.

Las obras de terminación se prosiguen mediante la intervención administrativa del Honorable Consejo Penitenciario, el que ha habilitado los talleres de la cárcel, para la ejecución de la mayor parte de los trabajos de herrería y confección de adoquines para el afirmado de patios y corredores.



ESCUELA DE AGRONOMÍA — PABELLÓN DE LECHERÍA



Escuela de Agronomía. — Sayago.



Escuela de Agronomía. — Sayago.

II

ASUNTOS DIVERSOS

Consulta si los Jefes de las Secciones de Catastro y Saneamiento forman parte del Consejo del Departamento Nacional de Ingenieros.

Departamento Nacional de Ingenieros.

Montevideo, Enero 9 de 1908.

Excmo. señor Ministro de Obras Públicas:

Con motivo de lo dispuesto en el decreto de fecha 2 del corriente, creando la División de Catastro, el infrascripto consulta á V. E. si el Jefe de dicha División debe formar parte del Consejo de este Departamento.

Análoga consulta hago á V. E. referentemente al señor Jefe de la Sección de Saneamiento últimamente creada, duda que hasta la fecha no se había suscitado, por cuanto la jefatura de esa Sección era desempeñada interinamente por el Jefe de la Sección Puentes y Caminos.

Saluda á V. E. con toda consideración.

F. Michaelsson.

Ministerio de Obras Públicas.

Montevideo, Mayo 19 de 1908.

Vista al señor Fiscal de Gobierno de primer turno.

LAMOLLE.

Fiscalía de Gobierno de primer turno.

Excmo. señor:

La Ley del Departamento Nacional de Ingenieros dice claramente que el Consejo tendrá como vocales los ingenieros jefes de las distintas secciones en que se halla dividido el mismo Departamento.

Por consecuencia, habiéndose creado las divisiones de Saneamiento y la de Catastro, por los decretos de 16 de Julio de 1907 y Enero 2 de 1908, es indudable que los jefes de esas Secciones forman parte del Consejo.

Es cierto que la ley habla de Ingenieros Jefes de Sección y que puede darse el caso de que los Jefes de las Secciones últimamente creadas, no sean Ingenieros; pero eso no puede ser una dificultad, porque el propósito de la ley, ha sido evidentemente que el Consejo se forme con los Jefes de las distintas Secciones. Si éstos deben ser Ingenieros ó nó, es una cuestión aparte que la ley resolvió afirmativamente, dando por sentado que los Jefes de Sección serían ingenieros, y por eso dijo que formarían parte del Consejo los Ingenieros-Jefes. Pero desde que los precitados decretos de 16 de Julio de 1907 y 2 de Enero de 1908 han resuelto que pueden ser jefes los que no sean Ingenieros, legítimamente, se deduce que también podrán ser vocales del Consejo, aun cuando no tengan el referido título científico.

Montevideo, Mayo 27 de 1908.

Luis Varela.

Ministerio de Obras Públicas.

Montevideo, Junio 4 de 1908.

Vista la consulta formulada por el Departamento Nacional de Ingenieros y de conformidad con el dictamen del señor Fiscal de Gobierno de primer turno,

SE RESUELVE:

Que los jefes de las Secciones de Saneamiento y Catastro, adscriptos al expresado Departamento por los decretos de 16 de Julio de 1907 y 2 de Enero de 1908, deben formar parte del Consejo del mismo en su calidad de jefes de Sección, de acuerdo con el artículo 3.º de la ley de fecha 3 de Setiembre de 1892.

Comuníquese y publíquese.

WILLIMAN.
JUAN P. LAMOLLE.

Gestión del Departamento Nacional de Ingenieros respecto al pago de haberes á los empleados renunciantes que no concurren al desempeño de sus cargos ínterin no se acepta la renuncia.

Departamento Nacional de Ingenieros.

Montevideo, Abril 10 de 1908.

Excmo. señor Ministro de Obras Públicas:

Los considerando del decreto del Ministerio de Hacienda, fecha 28 de Enero último, establecen que el Estado no debe " remunerar servicios que en realidad no se presten " y que abonándose á los empleados públicos sus haberes " desde la fecha en que concurran á desempeñar efectivamente sus puestos, el Estado obtendrá legítimamente economías de alguna importancia ".

El infrascrito considera que los mismos inconvenientes que el decreto citado ha querido evitar, se producen, cuando un empleado presenta renuncia del cargo que desempeña y como consecuencia de ello, deja desde ese día de prestar servicios, no concurriendo á su empleo.

En este caso se encuentran dos altos empleados de esta repartición y la presente tiene por objeto consultar á V. E. si sus sueldos deben seguir figurando en las planillas de presu-

puesto que mensualmente se elevan al Ministerio, para ser remitidas á la Contaduría General de la Nación y — en el caso de resolución afirmativa — si esos sueldos deben ser abonados á los empleados renunciantes que desde el día que presentaron renuncia han hecho abandono de sus puestos.

A la espera de una resolución de V. E. para proceder de acuerdo con ella, me es grato saludar al señor Ministro con toda consideración.

F. Michaelsson.

Ministerio de Obras Públicas.

Montevideo, Abril 13 de 1908.

Informe la Contaduría General.

LAMOLLE

Contaduría General del Estado.

Excmo. señor:

La Contaduría General está en un todo de acuerdo con la opinión emitida por el Departamento Nacional de Ingenieros en que los inconvenientes que ha querido evitar el Superior Decreto de 22 de Enero del corriente año, al establecer en su artículo 1.° que los empleados civiles sólo tendrán derecho á la liquidación de sus haberes desde el día en que se presenten á ocupar sus puestos, existen también para los casos en que un empleado al presentar renuncia del cargo que desempeña, deje de prestar sus servicios, no concurriendo á la Oficina desde la fecha de su presentación; no correspondiendo ese proceder, á juicio de esta Oficina, por cuanto el funcionario no debe hacer abandono de su puesto hasta tanto la Superioridad acepte su renuncia, pues, aparte de resentirse el servicio público con esa ausencia, resultaría en esos casos que si por cualquier causa, se demorase la aceptación de su renuncia se remunerarían servicios que en realidad no han sido prestados, y á pesar de ser de práctica actualmente que se liquiden los haberes hasta la fecha en que se acepten las renuncias por la Superioridad, la Contaduría General no lo

considera justo, salvo el caso en que el empleado público renunciante justifique que no ha podido concurrir á sus tareas por enfermedad.

Por lo expuesto, esta Oficina es de opinión que, habiéndose dictado el decreto de 22 de Enero último con el fin de que el Estado no pague servicios que no se han prestado y pueda tener economías de alguna importancia por ese concepto, como así en él se expresa, las disposiciones que rigen actualmente para la liquidación de los sueldos de los empleados que son nombrados para ejercer funciones civiles, deben hacerse extensivas para los casos de renuncias, adoptándose el mismo temperamento que se indica en el artículo 2.º del citado decreto, es decir, que el Jefe de la Oficina respectiva comunique á la Contaduría General, á los efectos de la liquidación correspondiente, la fecha en que el empleado renunciante haya dejado de concurrir á sus tareas.

Es cuanto puede informar la Contaduría General con respecto á la consulta hecha por el Departamento Nacional de Ingenieros; V. E. no obstante, oída la ilustrada opinión del Ministerio Fiscal, resolverá.

Montevideo, Abril 30 de 1908.

Juan J. Zubillaga.—V.º B.º *Arredondo.*

Ministerio de Obras Públicas.

Montevideo, Mayo 2 de 1908.

Vista al señor Fiscal de Gobierno de segundo turno.

LAMOLLE.

Fiscalía de Gobierno de segundo turno.

Excmo. señor:

Está en un todo de acuerdo el Fiscal con la medida que aconseja el Departamento Nacional de Ingenieros con respecto á las personas que presentan renuncia de sus cargos

y dejan desde ese día de prestar servicio, no concurriendo al desempeño, como debieran hacerlo, hasta el día que se les comunique la aceptación.

Esa inasistencia reiterada puede equipararse á una resistencia pasiva en llenar sus deberes, lo que implica abandono de los mismos.

No tiene derecho un empleado á proceder de ese modo, pues se consagraría así su libertad á la infracción de toda regla ó principio organizador de una buena administración.

Las funciones públicas del Estado, que se cumplen por actos de funcionarios, son de una índole tal que no pueden ni deben ser interrumpidas por la simple voluntad de éstos. Ellas reposan sobre una relación jurídica de carácter especial, á la cual puede ponérsele término, es cierto, pero armonizándola con el derecho y el interés que tanto la Administración, como el empleado, tienen comprometidos en esa relación jurídica, sin descuidar por ello los deberes correlativos, para que el servicio público, ó las conveniencias públicas, en una palabra, el impersonal interés superior que encarna la Administración, no sufra menoscabo, que tal sufriría con una interrupción operada bruscamente en la gestión de los negocios que están á su cargo.

Tratándose de una renuncia en tramitación, es entendido que no cesa la relación de empleo en cuanto no es admitida, pues el renunciante puede retirarla antes, lo que está en perfecta consonancia con la antigua regla inglesa *"de que la renuncia no es efectiva hasta que ha sido aceptada"* que como lo sabe V. E. es la fuente de muchas disposiciones administrativas que reglan los actos de voluntad en esa materia.

El abandono de la función durante ese *interregnum*, ha sido considerado como un delito por las legislaciones de otros países siempre que se haya dañado la causa pública. Nuestro Código Penal no ha llegado á precisar tal extremo, aunque ha considerado que el funcionario público, administrativo ó judicial, que requerido al efecto, omitiese ó rehusase, sin causa justificada, ejecutar un acto impuesto por los deberes de su cargo, será castigado con suspensión de seis á doce meses.

Si á esto se agrega que castiga también al funcionario que después de haber recibido la comunicación oficial de su cese ó la suspensión de sus funciones, continúa ejerciéndolas, se vé que el legislador ha tenido en cuenta que el principio car-

dinal de la función de empleo implica una serie de deberes estrictos que hay que llenar *en su tiempo cabal,* pues durante éste, la resistencia es pasible de pena, lo mismo que el ejercicio de la función á destiempo, se considera como un exceso culpable, sujeto también á represión.

El concepto de tiempo hábil, es lo que concurre, ó mejor dicho, lo que sirve á formar criterio en esta materia. Fué en consideración á él, que el decreto del Ministerio del Interior de fecha 22 de Enero del corriente año dispuso que la Contaduría General liquidara los sueldos de los empleados de la Administración desde el día en que se presenten á ocupar sus puestos, y no desde su nombramiento " porque ocurre ge- " neralmente que los designados se presentan á ocuparlos " pasados varios días y en esos casos el Estado remunera ser- " vicios que en realidad no se han prestado ".

Las mismas consideraciones del preámbulo de dicho decreto explican y justifican el arbitrio que propone el Departamento Nacional de Ingenieros con respecto á ciertos empleados renunciantes que han hecho abandono del servicio sin esperar el aviso de aceptación de sus renuncias. Es arreglado, pues, que mientras esa aceptación no se pronuncie, se les prive de sueldos por los días que no concurren á cumplir los cometidos de su empleo, á no ser que puedan aducir razones satisfactorias de su ausencia. Siendo ésta inmotivada, tiene que desaparecer para el Estado, como deudor, la causa de deber que origina el derecho al sueldo por parte del empleado, que por hecho suyo deja entonces de ser acreedor.

Como esta regla se presta á complementar las disposiciones del aludido decreto, y éste fué dictado en consejo de Ministros, sería oportuno que en la misma forma se promulgara esta modificación, sin perjuicio de entenderse por resolución particular el caso de que se trata ahora. Tal es la opinión del Fiscal, salvo la más acertada de V. E.

Montevideo, Mayo 7 de 1908.

Alfonso Pacheco.

———

Ministerio de Obras Públicas.

Montevideo, Junio 25 de 1908.

Expídase el decreto acordado.

WILLIMAN.
JUAN P. LAMOLLE.

Decreto de carácter general dictado con motivo de la gestión anterior

---

Ministerio de Obras Públicas.

DECRETO

Montevideo, Junio 25 de 1908.

Considerando: que ocurre con alguna frecuencia el caso de que un empleado presenta renuncia de su puesto dejando, por ese hecho, de concurrir á la Oficina y de prestar sus servicios, sin embargo de lo cual la Contaduría General liquida los sueldos hasta el día de la aceptación de la renuncia;

Considerando: que esa práctica es inconveniente, por cuanto si se demora la aceptación de esa renuncia, como ocurre muchas veces, debido á causas diversas, resultará que se remuneran servicios que en realidad no han sido prestados;

Y con el propósito de complementar las disposiciones del decreto de fecha 22 de Enero próximo pasado,

El Presidente de la República en consejo parcial de Ministros acuerda y

DECRETA:

Artículo 1.° Los jefes de Oficina comunicarán directamente á la Contaduría General del Estado, á los efectos de la liquidación de haberes correspondiente, la fecha en que el empleado renunciante haya dejado de concurrir al desempeño de sus tareas.

Art. 2.° Desde esa fecha en adelante, aun cuando la renuncia presentada no haya sido aceptada, la Contaduría no continuará liquidando los respectivos sueldos.

Art. 3.° Comuníquese, dése al L. C. y publíquese.

WILLIMAN.
JUAN P. LAMOLLE.
ALVARO GUILLOT.
BLAS VIDAL (hijo).
ANTONIO CABRAL.

Cliché adoptado para la inutilización de los timbres patentes de Agrimensores

---

Departamento Nacional de Ingenieros.

Montevideo, Mayo 15 de 1908.

Excmo. señor Ministro de Obras Públicas:

La ley de Patentes de Giro sancionada el 25 de Enero último, encarga á esta Oficina y á las Inspecciones Técnico-Regionales de controlar el pago del impuesto que ella impone á los Agrimensores y de recibir la copia de los planos que levanten los mismos, copias que esas Inspecciones deberán remitir á este Departamento para su archivo.

Dispone asimismo esa ley, que la Oficina que reciba los planos deberá dejar nota en el original de la entrega de las copias y en éstas constatar su exactitud con el original, á fin de acordarles valor y autenticidad.

En la práctica esas disposiciones han sufrido por parte de las Inspecciones Técnico-Regionales interpretaciones distintas, habiendo llegado una de ellas á remitir ayer tres copias de planos en los cuales la única anotación que ha puesto es la de que en los originales se han colocado timbres por un valor determinado.

Como esas anotaciones no acuerdan valor alguno á las copias de planos y es absolutamente inútil su remisión al archivo, el infrascripto con el objeto de evitar esos inconve-

nientes y que se proceda por las Inspecciones, en estos casos con un criterio uniforme, ha resuelto dirigir á V. E. la presente, rogándole quiera disponer que se adopte para el cumplimiento de la ley referida, un cliché análogo al adoptado por este Departamento, para colocarlo en los originales y las copias.

Ese cliché podría ser, para los originales, el siguiente:

Inspección Técnica Regional número....

Se ha recibido en esta Oficina el duplicado de la presente operación, el que se remite al archivo del Departamento Nacional de Ingenieros.

Fecha y firma.

Para las copias, el cliché podría ser el siguiente:

Inspección Técnica Regional número....

Es copia fiel del original de la referencia, devuelto al Agrimensor operante.

Se remite al Departamento Nacional de Ingenieros, de acuerdo con las disposiciones legales.

Fecha y firma.

En la esperanza que V. E. querrá acceder á lo que dejo solicitado, con lo cual se mejorará un servicio que puede prestar grandes beneficios á los estudios catastrales, me es grato saludar á V. E. con toda consideración.

F. Michaelsson.

Ministerio de Obras Públicas.

Montevideo, Mayo 19 de 1908.

Informe la Dirección General de Impuestos Directos.

LAMOLLE.

Excmo. señor:

El procedimiento indicado por el Departamento Nacional de Ingenieros, en su precedente oficio, para observarse uniformemente por las respectivas Inspecciones Técnicas Regionales en materia de fiscalización del timbre-patente de Agri-

mensor, es de régimen interno, á juicio de esta Oficina, desde que él se encuadra necesariamente en las disposiciones de la ley de Patentes de Giro en rigor.

Bajo ese concepto de que en el caso se trata de adoptar una fórmula única de inutilizar los timbres y de documentar el recibo de duplicados de planos de mensura, todo dentro de las disposiciones de la Ley, estima la Dirección informante que V. E. podría prestarle su superior aprobación.

Es cuanto puede informar esta Oficina.

Montevideo, Julio 20 de 1908.

Juan A. Marquez.

Ministerio de Obras Públicas.

Montevideo, Julio 21 de 1908.

Informe la Contaduría General.

LAMOLLE.

Contaduría General del Estado. — Sección de Examen y Censura de Cuentas.

Excmo. señor:

Dada la conformidad manifestada por la Dirección de Impuestos en su informe precedente; la Contaduría no tiene reparo que oponer y cree que V. E. podría acceder á lo solicitado por el Departamento Nacional de Ingenieros, con las limitaciones establecidas en el mismo.

V. E. resolverá.

Montevideo, Julio 25 de 1908.

M. García Corbo. — V.º B.º *Arredondo.*

Ministerio de Obras Públicas.

Montevideo, Julio 29 de 1908.

Vista al señor Fiscal de Gobierno de primer turno.

LAMOLLE.

Fiscalía de Gobierno de primer turno.

Excmo. señor:

A juicio de este Ministerio, puede V. E. acceder á lo solicitado por el Departamento Nacional de Ingenieros.

Montevideo, Agosto 1.º de 1908.

Luis Varela.

Ministerio de Obras Públicas.

Montevideo, Agosto 20 de 1908.

Vista la precedente nota del Departamento Nacional de Ingenieros, sometiendo á la aprobación del Gobierno un cliché que será empleado por las Inspecciones Técnicas Regionales con el fin de inutilizar los timbres-patentes de Agrimensores y de documentar el recibo de duplicados de planos de mensuras, y atento á lo informado por la Dirección de Impuestos Directos y la Contaduría General del Estado y á lo dictaminado por el señor Fiscal de Gobierno de primer turno,

SE RESUELVE:

Aprobar el cliché formulado por el Departamento Nacional de Ingenieros destinado á los efectos expresados en el preámbulo de esta resolución.

Comuníquese y publíquese.

WILLIMAN.
JUAN P. LAMOLLE.

Modificaciones al contralor de los materiales destinados á los astilleros

Montevideo, Julio 8 de 1908.

Señor Jefe de la Sección Industrial y de Minas, Ingeniero don Alberto Castells.

El infrascripto, debidamente autorizado por el señor Contador de astilleros, para estudiar la mejor forma de llevar los libros necesarios para el debido control de los materiales entrados y empleados en los diversos astilleros que se han acogido á la ley de 23 de Mayo de 1905, con destino á la construcción ó reparación de embarcaciones, ha llegado al convencimiento de que el parte de talleres que los señores Sobrestantes pasan diariamente á esta Oficina, es completamente inútil para el control que estipula la ley antes citada.

Efectivamente, en el referido parte de talleres, sólo se constata la entrada de materiales procedentes del almacén, que es la salida del mismo, anotada en el parte correspondiente, y la salida de talleres que es siempre para aplicarse en la reparación ó nueva construcción de algún buque ó para consumirse en el mismo taller, lo cual queda anotado en las cuentas especiales que lleva esta Contaduría.

En cuanto á los partes semanales, cree el que suscribe que debieran ser mensuales, según el modelo que se adjunta y por cada buque ó taller, con el resumen de los materiales empleados ó consumidos, evitando á esta Contaduría la labor que implica en buscar en los libros que ella lleva, el nombre del buque para anotar en ellos, previa suma de lo empleado ó consumido durante el mes, en el mismo buque ó en el taller.

Es cuanto cree el que suscribe que debe hacerse, salvo su más acertada opinión.

Saludo al señor Jefe atentamente.

José Pedro López.

Departamento Nacional de Ingenieros. — Sección Industrial y de Minas.

Montevideo, Julio 8 de 1908.

Según opinión del que suscribe, el parte diario " Talleres " que se emplea actualmente, es completamente inútil para la contabilidad de astilleros, como se indica en la nota precedente. No así el de " Almacén ", que establece la reglamentación de la ley, que quedaría subsistente.

En cuanto á los " Partes semanales " que se reciben actualmente, como la ley de astilleros ni su reglamentación los mencionan, y es de orden interno, pueden hacerse mensuales, uno por cada buque en construcción ó reparación y otro por materiales empleados en " Talleres ", según el formulario que se acompaña, que esta Sección considera aceptable, pues facilitará la contabilidad ya de sí engorrosa.

Como las libretas talonarias actualmente en uso están por agotarse, creo oportuno las modificaciones propuestas antes de hacerse nuevo tiraje.

Elévese á la Dirección General para que si lo tiene á bien autorice á esta Sección las modificaciones propuestas.

Alberto Castells.

Departamento Nacional de Ingenieros.

Montevideo, Julio 10 de 1908.

Informe el señor Contador del Departamento, debiendo agregar un ejemplar de cada formulario en uso.

F. Michaelsson.

Departamento Nacional de Ingenieros. — Contaduría.

Señor Director:

Evacuando el informe ordenado, esta Contaduría nada tiene que observar á las modificacionees propuestas, por considerarlas acertadas, facilitando así el control de materiales emplea-

dos en construcciones ó reparaciones de buques en los distintos astilleros de la República.

Adjunto los ejemplares de los formularios que esa Dirección ordena, con la copia de algunos ya remitidos por los señores Sobrestantes de Astilleros, por los cuales el señor Director podrá fácilmente observar las inutilidades del parte de " Talleres ", por cuanto la salida de Almacén es siempre igual á la entrada y salida del parte que se quiere suprimir, lo que equivale á que: ó los materiales especificados en dicho parte, se han empleado en el mismo taller, lo cual se anota en cuenta por separado, ó en la reparación ó construcción de un buque, para lo cual también, como se manifiesta en la precedente nota, esta Contaduría lleva contabilidad especial, de acuerdo con la reglamentación de la ley de 23 de Mayo de 1905.

Opina, asimismo, esta Contaduría que el parte mensual que se menciona en la referida nota, facilitará grandemente la contabilidad que se lleva al efecto, sin perjuicio del control necesario á la inversión de los materiales introducidos y empleados en la construcción y reparación de embarcaciones.

Es cuanto cree deber informar al respecto.

Montevideo, Julio 11 de 1908.

Alfredo S. Iriarte,
Contador.

Departamento Nacional de Ingenieros.

Montevideo, Julio 16 de 1908.

Para mejor resolver, esta Dirección desea conocer la opinión de los señores Sobrestantes al respecto. Pase á la Sección Industrial para que recabe informe de los Sobrestantes de Montevideo y Carmelo.

F. Michaelsson.

Departamento Nacional de Ingenieros. — Control de Astilleros.

Evacuando el informe solicitado, al señor Jefe digo: Que la cuenta denominada " Talleres ", es efectivamente innecesaria. Las anotaciones de la columna de entradas de esa cuenta, son y tienen que ser iguales á las de la columna de salidas de la cuenta " Almacén " y las anotaciones en la columna de salidas de aquella cuenta, son y tienen que ser iguales á las cuentas que se llevan por cada buque y para los talleres, en las cuales se anotan los materiales que se invierten en ellos. Luego, continuar llevando la cuenta " Talleres ", es lo mismo que repetir unas anotaciones ya hechas.

No hay inconveniente, para facilitar y disminuir la tarea de la Contaduría, en suprimir los partes semanales que se han remitido hasta ahora, pero, para introducir esta innovación es necesario crear un nuevo libro para la anotación diaria de la inversión de materiales.

Me permito acompañar el modelo de ese libro, el cual hace innecesario el parte mensual, cuyo modelo se halla agregado á este expedientillo, por la sencilla razón de que, las columnas números 1, 3 y 4 de mi modelo, dan los mismos datos de aquél parte mensual.

En estas condiciones, la contabilidad de cada Sobrestante quedará reducida al libro de " Almacén " y al modelo que presento, del cual se sacarán todos los meses dos copias, una para el señor Jefe y otra para la Empresa.

En el mencionado modelo he suprimido la columna " Aplicaciones " por las razones siguientes: es imposible establecer con exactitud en esa columna, qué cantidad de un material determinado se ha empleado en una parte determinada de un buque dado y por lo demás, no hay interés ninguno en conocer ese dato. Lo esencial es que el material se haya empleado en el buque, siendo naturalmente indiferente que se haya empleado en tal ó cual parte de ese mismo buque.

Cuando el artículo 9.° de la reglamentación de la ley sobre franquicias á la industria naval dice que, el Sobrestante anotará el destino de los materiales que se empleen, no ha querido decir evidentemente, que anotará la aplicación de ese material á una parte determinada del buque, sino simplemente que se anotará á qué buque se destina ese mismo material.

Lo expuesto es todo lo que tengo que informar al señor Jefe sobre el particular.

Saludo respetuosamente al señor Jefe.

Montevideo, Julio 20 de 1908.

Emilio Bixio.

Departamento Nacional de Ingenieros. — Control de Astilleros.

Señor Jefe:

Mi opinión sobre el informe que me pide, es esta:

El artículo 9.°, párrafo segundo de la reglamentación de la ley de astilleros, dice:

" Al terminar cada día de trabajo, extenderá boletas por " duplicado, en las que anotará todos los materiales emplea- " dos en el día y el destino que han recibido ".

Y el artículo 10, párrafo segundo:

" Con el objeto de hacer posible la liquidación de los dere- " chos de Aduana que adeude, en el caso de venta ó arriendo " dentro de los cinco años de su construcción ó reparación ".

Por consiguiente, como podrá cerciorarse compulsando los talonarios del libro " Talleres ", sea cuando estuve como Sobrestante en el Salto, sea en Montevideo, sea aquí, para tener los datos fehacientes del parte semanal, están hechos como el facsímil que adjunto, y que creo ser la única forma que interpreta la ley.

En cuanto al parte talleres, lo creo completamente inútil, como resulta el parte semanal, si se adoptara la forma propuesta.

Si se quiere para facilitar ó controlar la contabilidad, el parte mensual que se propone, creo conveniente fuese extendido á reparación ó construcción completa, como lo efectuado bajo sus indicaciones, para las chatas " Colonia ", " Conchillas " y " Carmelo ", construídas en el astillero del Salto, y que figura en el expediente respectivo á dichas construcciones, al solicitar la Empresa devolución de derechos.

Saluda muy atentamente al señor Jefe.

Carmelo, Julio 25 de 1908.

M. Pascualetti.

Departamento Nacional de Ingenieros. — Sección Industrial y de Minas.

Montevideo, Julio 29 de 1908.

De los informes precedentes se desprende: 1.° Que el parte diario de talleres es innecesario al debido control de la introducción y aplicación de materiales para construir embarcaciones y que debe ser suprimido. 2.° En cuanto al parte semanal de aplicación de materiales, opina el que suscribe que debe suprimirse y hacerse un parte mensual por cada buque ó taller, en la forma propuesta por el señor Sobrestante Emilio Bixio, cuyo formulario corre agregado á este expediente y que, á juicio de esta Sección es el que mejor se adapta al control que estipula la ley de 25 de Mayo de 1905.

Elévese á la Dirección General para la resolución que corresponda.

Alberto Castells.

Departamento Nacional de Ingenieros.

Montevideo, Julio 30 de 1908.

Agréguese un ejemplar de la ley de franquicias á la industria naval y de su reglamentación y elévese al Ministerio de Obras Públicas, rogándole quiera disponer que la Contaduría General del Estado emita dictamen sobre la modificación que se propone.

F. Michaelsson.

Ministerio de Obras Públicas.

Montevideo, Agosto 1.° de 1908.

A la Contaduría General á los efectos solicitados por el Departamento Nacional de Ingenieros.

LAMOLLE.

Contaduría General del Estado.

Excmo. señor:

Lo que en resumen constituye la innovación propuesta en el régimen actual establecido á los efectos de control de los materiales destinados á construcción y reparación de buques, es la supresión del parte diario de talleres quedando sólo el de almacén y la sustitución del parte semanal del empleo de materiales por uno mensual para cada buque ó taller con determinación de los empleados ó consumidos en cada uno de ellos.

La Contaduría encuentra fundados los motivos que se invocan en este expediente para la reforma indicada, considerando que con ella se evitará tarea inútil, facilitándose á la vez la contabilidad que se lleva por los materiales empleados ó consumidos en cada buque ó taller en los diversos astilleros de la República, que se han amparado á la ley de 12 de Mayo de 1905.

Encuentra igualmente apropiado y suficiente para el objeto á que se destina el modelo de formulario mensual para cada buque ó taller que ha presentado el Sobrestante don Emilio Bixio (fs. 9) creyendo que con los datos que ese formulario contendrá, podrá la Contaduría del Departamento llenar la misión que le discierne el artículo 10 del decreto reglamentario de la ley.

Ese es el parecer de esta Oficina, salvo el más competente de V. E.

Montevideo, Agosto 21 de 1908.

Platón Arredondo.

Ministerio de Obras Públicas.

Montevideo, Setiembre 2 de 1908.

Con lo informado por la Contaduría General, remítase al Departamento Nacional de Ingenieros.

LAMOLLE.

Departamento Nacional de Ingenieros.

Montevideo,Setiembre 4 de 1908.

Elévese al Ministerio de Obras Públicas, manifestando que esta Dirección hace suyo el informe que precede de la Contaduría General del Estado y por tanto conviene autorizar las reformas que en él se indican.

F. Michaelsson.

Ministerio de Obras Públicas.

Montevideo, Setiembre 9 de 1908.

Vista al señor Fiscal de Gobierno de primer turno.

LAMOLLE.

Fiscalía de Gobierno de primer turno.

Excmo Señor:

Este Ministerio no tiene nada que observar á lo manifestado por la Contaduría General y el Departamento Nacional de Ingenieros en sus precedentes informes.

Montevideo. Setiembre 18 de 1908.

Luis Varela.

Ministerio de Obras Públicas.

Montevideo, Setiembre 24 de 1908.

Vista la modificación á que se refieren estos antecedentes, propuestos al control vigente sobre los materiales que se emplean en varios astilleros para la construcción y reparación de buques;

Considerando: que esas modificaciones á la vez que simplifican la tarea, facilitan la contabilidad de los materiales empleados en cada buque ó taller de los diversos astilleros establecidos en el país, que se han acogido á la ley de 23 de Mayo de 1905, y atento á lo informado por la Contaduría General del Estado,

SE RESUELVE:

Aprobar las modificaciones propuestas al referido control.
Pase al Departamento Nacional de Ingenieros á sus efectos, comuníquese y publíquese.

WILLIMAN.
JUAN P. LAMOLLE.

III

CATASTRO

Decreto estableciendo en el Departamento Nacional de Ingenieros la División de Catastro en sustitución de la Sub División de Topografía.

Ministerio de Obras Públicas.

Montevideo, Enero 2 de 1908.

DECRETO

A fin de dar cumplimiento á los cometidos que el decreto de 19 de Noviembre de 1831 confirió á la Comisión Topográfica, así como á lo prescrito por el inciso *m* del artículo 2.° de la ley de creación del Departamento Nacional de Ingenieros y atento el aumento considerable y la importancia de los trabajos que sucesivamente se han ido cometiendo á la Subdivisión de Topografía del expresado Departamento Nacional de Ingenieros en virtud de leyes y disposiciones especiales vigentes.

El Presidente de la República.

DECRETA:

Artículo 1.° La referida Subdivisión de Topografía se denominará en adelante División de Catastro y dependerá directamente, en toda sus secciones, del Departamento Nacional de Ingenieros y mientras no se cree una Dirección exclusiva de aquel ramo.

Art. 2.° Nómbrase Jefe de la División de Catastro al que actualmente lo es de la Subdivisión de Topografía Agrimensor don Melitón González.

Art. 3.° Los cometidos de la División de Catastro serán además de los que por leyes y decretos vigentes le corresponden á la Subdivisión de Topografía, los relativos á la formación y conservación del Catastro de la República.

Art 4.° La División de Catastro se compondrá de las siguientes secciones:

1.ª Sección: " Topométrica " con las atribuciones que resultan del inciso *m* del artículo 2.° de la ley que creó el Departamento Nacional de Ingenieros.

2.ª Sección: " Trazado General de Caminos " encargada de los trabajos que á la Subdivisión de Topografía le encomienda la ley de Vialidad y Obras Públicas.

3.ª Sección: " Catastro " que comprenderá todo cuanto se relacione con las operaciones geodésicas y topográficas que le corresponden, así como la compilación de datos y antecedentes relacionados con esos cometidos, que puedan reunirse dentro de aquellas operaciones.

Art. 5.° El Jefe de la División de Catastro presentará al Departamento Nacional de Ingenieros que lo someterá á la aprobación del Ministerio de Obras Públicas, un programa para la organización interna de las secciones á que se refiere el artículo anterior y un reglamento especial para cada una de ellas.

Art. 6.° El personal de la División de Catastro se compondrá:

1.° Del que el presupuesto y leyes especiales señalan para la Subdivisión de Topografía del Departamento Nacional de Ingenieros.

2.° Del que las leyes y disposiciones especiales establecen para la Oficina del Trazado General de Caminos.

3.° Del que provisoriamente se le adscriba de acuerdo con el Ministerio de la Guerra como elemento de cooperación militar en los trabajos del Catastro.

4.° Del que sea necesario para el servicio de la Dirección General de Avaluaciones, la que en la parte correspondiente cooperará en oportunidad en los trabajos del Catastro.

5.° Del que se fije por el Ministerio de Obras Públicas para el desempeño de los cometidos del Catastro según las exigencias y necesidades de los trabajos.

Art. 7.° A los efectos del inciso 3.° del artículo anterior el Mi-

nisterio de Obras Públicas invitará al de la Guerra y Marina para coadyuvar á las obras del Catastro solicitando el personal de Oficiales y Subalternos que creyera oportuno designar á fin de que tome parte en las operaciones técnicas que realizará la División de Catastro. Dicho personal dependerá de la expresada División en cuanto se refiere á la prestación de sus servicios en las operaciones que ella realice. El personal militar pasará á prestar sus servicios en comisión y sin designación de cargos y estará sometido al reglamento especial que el Ministerio de Guerra y Marina formulará para fijar, con la mayor precisión y en la parte que le es pertinente, las condiciones con que actuará en el Catastro así como las prerrogativas que hayan de corresponderle en cuanto á ascensos, premios ó recompensas.

Los sueldos del personal militar serán equiparados á los del civil y las diferencias se abonarán por la División de Catastro.

Art. 8.° Igual invitación se dirigirá también al Ministerio de Hacienda á fin de que la Dirección General de Avaluaciones preste su cooperación á los trabajos del Catastro, cuya dirección, á su vez y en la oportunidad debida, utilizará esos trabajos en los cometidos inherentes á la naturaleza de sus servicios. El Ministerio de Hacienda, por su parte, formulará el reglamento respectivo que regirá en esa intervención.

Art. 9.° La parte jurídica del Catastro se establecerá cuando se tengan compilados elementos que la hagan necesaria y de acuerdo con las opiniones autorizadas que al efecto requerirá el Ministerio de Obras Públicas. Mientras tanto, en los casos que la División de Catastro tuviera necesidad de asesoramiento jurídico lo solicitará, por intermedio del Departamento Nacional de Ingenieros, del asesor letrado del mismo.

Art. 10. En el reglamento á que se refiere el artículo 5.° de este Decreto se establecerá claramente que los trabajos de medición de las principales bases en todos los departamentos, así como la determinación parcelaria de uno de ellos, se realizarán con arreglo al programa á formularse por la División de Catastro de acuerdo con el Ministerio de Obras Públicas y estarán á cargo de la persona contratada en Europa la cual las ejecutará ó hará ejecutar con un personal nacional que adiestrará para que siga efectuándolas separadamente, con la obligación por parte de dicha persona de asistir á todas aquellas mediciones siempre que la División de Catastro se lo indicase.

Art. 11. La triangulación de primero y segundo orden después

de medidas las bases se verificará de conformidad con el programa establecido por la División de Catastro y en cuya operación intervendrá especialmente, en conjunto, el elemento militar y el civil.

Art. 12. Los trabajos del Catastro se emprenderán por el Departamento del Durazno comenzándolos por la medición de bases, triangulación y parcelación, siguiendo las divisas establecidas para el deslinde de los predios particulares ó públicos, pudiéndose prescindir de los títulos del predio, salvo en los casos especiales en que siendo necesario é indispensable tenerlos á la vista podrán ser exigidos para tomar nota de ellos. De los títulos, planos y demás documentos que espontáneamente presenten los interesados, se tomarán los datos pertinentes que puedan servir al Catastro ó á la estadística en general.

Art. 13. La parte material ó de ejecución de los trabajos técnicos de la medición de bases y triangulaciones sobre el terreno así como los cálculos con los cuadros, planillas y planos correspondientes, estará á cargo del técnico contratado, quien previamente presentará á la División su plan de trabajos y lo ejecutará luego de aprobado, para que todas las operaciones, aisladamente y en conjunto, respondan al programa en general que se propone realizar el Poder Ejecutivo y á fin de llegar, después, al arreglo de la propiedad territorial y á la percepción del impuesto respectivo formando y conservando por administración, en toda la República, un Catastro Rural, Geométrico, Parcelario, Fiscal y Probatorio ó Jurídico que paulatinamente se confeccionará por Departamentos ó secciones catastrales.

Art. 14. A la División de Catastro corresponderá todo lo relativo al trámite y organización de los datos que se vayan compilando así como la conservación del Catastro en la parte relativa á las operaciones técnicas, debiendo llevar los libros y registros escritos y gráficos de la propiedad territorial.

Art. 15. A la División de Catastro se afectarán los fondos asignados al trazado general de Caminos por el inciso *a* del artículo 4.° de la ley de fecha 13 de Octubre de 1905, sin perjuicio de destinarlos, en primer término, á atender los servicios de dicho trazado y en virtud de que los trabajos preliminares catastrales (medición de bases) á emprenderse, forman parte fundamental del trazado general de caminos.

Los fondos respectivos serán percibidos por el Departamento Nacional de Ingenieros el que atenderá con ellos los gastos procedentes de ese servicio.

Art. 16. Las Jefaturas Políticas, las Juntas Económico-Administrativas y las Administraciones de Rentas de los departamentos de la República prestarán el concurso que les requiera la División de Catastro para el mejor cumplimiento de los cometidos que le están asignados.

Art. 17. Comuníquese á quienes corresponda, insértese en el R. N. y publíquese.

WILLIMAN.
JUAN P. LAMOLLE.

Departamento Nacional de Ingenieros.—División de Catastro.

Montevideo, Febrero 11 de 1908.

Señor Director General del Departamento Nacional de Ingenieros, Ingeniero don Florencio Michaelsson.

Para llenar ciertos claros así como para verificación y control de algunas operaciones practicadas en el relevamiento de caminos, es necesario, como se ha practicado ya en otras ocasiones, hacer algunas inspecciones en el Departamento de la Florida.

Son ellas:

1.ª Relevamiento de unos caminos que transversalmente cruzan ciertos caminos ya relevados, entre San Fernando de la Florida y cuchilla del Infierno; estación Sarandí Grande y Pueblo Sarandí del Yi; y entre el arroyo de Molles y Puntas del Yi.

2.ª En el mismo Paso del Yi (puente sumergible) hacer una verificación de la junción allí, de los polígonos recorridos al Sur con los recorridos al Norte del río Yi.

Para ello se necesitará probablemente autorización del señor Ministro de Obras Públicas, de quien ruego á usted se sirva solicitarla, si lo estima conveniente.

Para el primero de los trabajos indicados serían relevados aproximadamente 120 kilómetros, cuyo trabajo podría cometerse al agrimensor don Alfredo Lerena, á los mismos precios y condiciones que ha efectuado los del Departamento de San José.

Para el segundo se podría comisionar al señor don Orestes F.

Crocce, empleado del Trazado, y cuyo trabajo no devengará más gastos que los de un pasaje de ida y vuelta al Durazno (Estación Yi), por el ferrocarril, y unos veinte pesos que podrá importar los peones por un día, comida y costos de locomoción para ir y regresar del Durazno al punto del trabajo.

Esperando la autorización necesaria y en caso afirmativo, los boletos y recursos para despachar al señor Crocce en el tren de mañana ó la noche, saludo al señor Director muy atentamente.

Melitón González.

Departamento Nacional de Ingenieros.

Montevideo, Febrero 12 de 1908.

Vistos: Apruébanse los proyectos de la referencia, solicítese del Ministerio el pasaje referido y entréguese al señor Crocce por Tesorería, con intervención de Contaduría, la suma de veinte pesos á dar cuenta, que se cargará á los fondos depositados en el Banco de la República, destinados al relevamiento de caminos.

Elévese esta nota al Ministerio de Obras Públicas, rogándole quiera autorizar la contratación con el agrimensor Lerena del relevamiento de caminos que se indican, en la forma que se expresa.

F. Michaelsson.

Ministerio de Obras Públicas.

Montevideo, Febrero 20 de 1908.

Vistos: Apruébanse las operaciones de relevamiento de caminos y verificación de la junción de polígonos á que se refiere la División de Catastro en la nota precedente.

Autorízase en consecuencia al Departamento Nacional de Ingenieros para contratar con el agrimensor don Alfredo Lerena el relevamiento de los ciento veinte kilómetros aproximados de camino que se indican, al mismo precio y en las mismas condiciones que sirvieron de base á los trabajos análogos que ha efectuado en el Departamento de San José.

Autorízase asimismo al Departamento para asignar al señor

Orestes F. Crocce la suma de veinte pesos á fin de atender los gastos que le demande su traslado al Durazno para efectuar la verificación que se le ha encomendado.

Líbrese la orden de pago por la referida suma de veinte pesos con cargo á los recursos creados por la ley de Vialidad y Obras Públicas de fecha 13 de Octubre de 1905 y á la partida afectada especialmente al relevamiento de caminos.

Comuníquese.

WILLIMAN.
JUAN P. LAMOLLE.

Programa de trabajos para las Secciones de la División Catastro

---

Departamento Nacional de Ingenieros. — División de Catastro.

Montevideo, Febrero 15 de 1908.

Señor Director General del Departamento Nacional de Ingenieros, Ingeniero don Florencio Michaelsson.

En cumplimiento de lo dispuesto por el artículo 5.° del decreto del 2 de Enero próximo pasado, presento á usted, para que se sirva someterlo á la aprobación del señor Ministro de Obras Públicas, el programa de trabajos para las Secciones de la División de Catastro.

El trabajo de Catastro comenzará por la medición de bases y triangulación en cada Departamento, lo cual estará bajo la inmediata dirección del jefe de la tercera Sección, y el programa para ejecutarlo se halla descrito en la comunicación que pedí á dicho jefe, señor capitán Gros, que él ha preparado y es el que se acompaña.

Todas las demás operaciones del Catastro, referentes á la parcelación, siguiendo las divisas establecidas ó que correspondan á cada predio de propiedad particular, su deslinde con arreglo á sus títulos, y cálculo de la superficie parcial que cada una contenga como lo establece el artículo 13 del mismo decreto, estarán á cargo de la Sección de " Topografía " y, bajo mi dirección inmediata, como jefe de la " División Catastro ".

El programa para efectuar esas operacionees se hallará de acuerdo con las prácticas establecidas para las mensuras de tierras y se sujetará, en lo necesario, á la legislación vigente y teniendo en vista el propósito del Poder Ejecutivo al ampliar la antigua oficina, dándole la nueva denominación y cometidos, con arreglo á las ideas que informan la benéfica evolución que se inicia y que como lo dice el mismo decreto, se propone llegar *" al arreglo de la propiedad territorial y á la exacta perecuación del impuesto "*.

El programa que seguirá la Sección de Topometría, será pues el siguiente:

Una vez determinados y señalados los vértices de los triángulos de los varios órdenes de triangulación especificados en la comunicación del señor Gros, que dejará ligados y relacionados con ellos, los polígonos actualmente determinados por los trabajos que ha realizado la antigua Subdivisión de Topografía, encargada del trazado general de caminos y que realizará en adelante la Sección de éste nombre, — se procederá, — por el sistema de circunvalación ó de rodeo como hasta ahora se ha practicado, ó por triangulación ó radiación, (según la extensión, configuración ó particularidades del predio de que se trate, lo aconsejan), — á medir cada propiedad parcialmente, siguiendo sus límites, " si ellos están determinados y reconooidos, de un modo incontestable, por accidentes naturales " del suelo, ó por divisas artificiales marcadas por mojones " colocados en mediciones judiciales aprobadas; ó consentidos " y aceptados por los interesados que así lo declaren en acta " especial que al efecto se levantará y que firmarán ellos ó " sus representantes, el Agrimensor operante y testigos ".

Cuando hubiese oposición, dudas ó dificultades que el agrimensor no pudiese salvar, ó existiese litis pendiente, lo hará también constar en acta, y encerrará en un solo polígono á los predios que la cuestión ó la duda comprendan, señalando en su plano luego, todas las circunstancias é indicaciones que sean convenientes para ilustrarlo á fin de que oportunamente puedan facilitar la solución y aclaración de la duda ó cuestión, por quien corresponda.

Terminada cada operación de mensura parcial de una propiedad, se levantará acta, si el interesado ó lindero están presentes, para que ellos manifiesten ante testigos, si están conformes con los límites que se han seguido para el deslinde y medición de la

propiedad territorial que se ha recorrido; y con los mojones que se han colocado, si ellos han sido establecidos, con arreglo á lo dispuesto en el Código de Procedimiento Civil y en las instrucciones que rijan para los Agrimensores Públicos.

Para la medición de cada predio, serán notificados por el agrimensor operante, el propietario ú ocupante y los linderos, para que si quieren, concurran con sus títulos ó sin ellos, á presenciar la medición y deslinde parcial que va á ejecutarse.

La falta de asistencia de los notificados, no será óbice para la ejecución de la mensura.

. Cada predio medido llevará su plano relacionado con dos ó más puntos trigonométricos amojonados, y será acompañado del registro de operaciones practicadas, y planilla de cálculos de coordenadas y de superficie; todo según modelos preestablecidos por la División de Catastro.

Si se hubieran exhibido títulos, también se acompañarán sus extractos; é igualmente todos los escritos que en el acto de la operación presenten los interesados.

Cuando un terreno de propiedad particular haya sido medido parcialmente y exista plano archivado en el Departamento, se hará ó no nueva mensura total de él, si practicadas en el terreno las verificaciones que se crean convenientes, resultan conformes ó disconformes los hechos con los datos consignados en los referidos planos y relacionados con los puntos trigonométricos amojonados.

Si el terreno de que se trate hubiese sido medido extrajudicialmente y se exhibiese plano, se procederá igualmente á su verificación sobre el terreno y se hará ó no nueva medición total, según el resultado que de la verificación se obtenga; y si fueran aceptados podrán completarse en sus detalles para que armonicen con la nueva operación general.

Si no hubiere planos, ni mojones para seguir por ellos la medición parcial, se procederá al deslinde y amojonamiento del predio de que se trate, con arreglo á la ley y exhibición del título (véase Código Rural artículo 7.º) y si no se pudiera hacer así, se recorrerá el polígono que circunscriba el espacio no deslindado, siguiendo los límites de los terrenos que los circundan y se dará cuenta oportunamente al Ministerio respectivo, para que se proceda de acuerdo con lo que el Fiscal de Hacienda aconseje en cada caso.

Terminado el deslinde de las propiedades particulares, en

una sección catastral, polígono ó lote en que se haya dividido el Departamento, la División de Catastro pasará á la Sección Financiera del mismo una lista por nombres de propietarios, expresando la superficie que se ha encontrado dentro de los límites del terreno que sin contradicción ocupa cada uno; y en los casos de alguna controversia dará cuenta de cual ella sea para que la Sección que reciba el dato ventile la cuestión jurídica ante quien corresponda.

La Sección Financiera después de comparar la superficie que resulte para cada predio, con la por que aparezca pagando el impuesto, hará las gestiones que estime convenientes para armonizarlas, y comunicará á la División de Catastro el resultado á que se ha llegado.

En vista de ese resultado, la División del Catastro hará las inscripciones respectivas en el registro de la propiedad territorial, y en el gráfico y planos parciales del terreno inscripto. Con todos los antecedentes de cada predio, se formará el expediente del asunto, que numerado y anotado en el índice correspondiente será archivado.

La División de Catastro podrá expedir al interesado que ante el Gobierno lo solicite ó se ordene por mandato judicial, cópia legalizada del plano levantado, con referencias al Registro de la Propiedad Territorial en que se halla anotado.

Las mensuras judiciales que, para deslinde ó división de terrenos, se practiquen por agrimensores extraños á la Divisióu de Catastro, lo serán con arreglo á las disposiciones vigentes y á las instrucciones especiales que á ellas se pedirán, para la práctica y presentación de los trabajos. Estos, una vez aprobados judicialmente y arreglados en la Sección Financiera, serán inscritos en el Registro de la Propiedad Territorial que llevará la División de Catastro.

Esta oficina se reservará siempre el derecho de hacer sobre el terreno todas las verificaciones que estimare convenientes ó útiles antes de aprobar esta clase de mediciones.

Toda trasmisión de dominio ó afectación de bien raíz deberá ser comunicada á la División de Catastro para que, anotándola en el Registro de la Propiedad, permita conocer la situación de éstas en cualquier momento y cumpla la gran misión que se le ha confiado de la " Conservación del Catastro ".

Para todo esto, señor director, me refiero á lo que digo en mi libro sobre Proyecto de Catastro Uruguayo. que he dejado

agregado á los antecedentes de la Comisión de que formé parte y por encargo del Gobierno, presentó el proyecto que acaba de servir de base para el decreto de Enero 2 de 1908 sobre Catastro.

Los ejidos de los pueblos y colonias, serán considerados como una parcela, cuyo Catastro Urbano y Sub-Urbano, corresponde que lo efectúe sujetándose á las reglas generales, la Junta Económico Administrativa del Departamento en que se hallen, aunque sometiéndolo á las instrucciones y aprobación de la División de Catastro, de quien las solicitarán aquellas corporaciones.

Para la conservación de los mojones colocados en las operaciones geodésicas y topográficas éstos tienen que quedar bajo la vigilancia de los dueños de los terrenos en que se hallen, quienes deben comunicar cualquier deterioro, desaparición ó movimiento que sufran, pues esas señales de carácter técnico, en nada afectan la propiedad privada y deben tener las garantías que nuestros códigos establecen para los mojones.

Con tal propósito tendrá que dictarse alguna disposición que por intermedio de los Jefes Políticos y Comisarios de Policía será notificada á los propietarios en cada Sección de campaña.

Los empleados del Catastro, para efectuar sus operaciones, colocar jalones, señales ó mojones, podrán penetrar á las propiedades particulares, dando aviso previo á sus dueños, encargados ú ocupantes.

Podrán también establecer sus campamentos, abonando al dueño del suelo, pastoreo y abrevadero de los animales que para las tareas se tenga, el precio general establecido para ello así como cualquier perjuicio que se ocasione.

En cuanto al uso de instrumentos de división centesimal, por mucho que sea el más conveniente, no puede imponerse, porque munido cada agrimensor de un instrumental y tablas sexagesimales, no puede obligársele á que lo deseche y adquiera otro.

Cuando más se recomendará que usen de aquel sistema para presentar sus trabajos, expresando en sus planillas los ángulos en división centesimal, lo que será relativamente fácil reduciendo á ella la leída en divisiones sexagesimales, usando las tablas al efecto.

Pero habrá que adoptar un sistema definitivo para no producir confusiones y no obligar á la Oficina á hacer ella la reducción de todos los trabajos que á su estudio se sometan.

El Trazado General de Caminos continuará con los mismos

procedimientos y con el programa que hoy rige sus trabajos, hasta terminar los Departamentos cuya red itineraria se ha relevado en unos y se está relevando en otros al Sur del río Negro, y son, sin contar el de Montevideo: Canelones, Florida, Durazno, Flores, Colonia, Soriano, San José, Minas y Maldonado.

Unicamente introducirá, en el momento oportuno, la determinación de la tercera ordenada (Altimetría) de los puntos principales de los polígonos que recorra, haciendo coincidir con aquellos, algunos vértices de la triangulación topográfica. Así quedaría completo el trabajo que efectúa la Sección del Trazado de Caminos, que no fué autorizada á ello en un principio, á pesar de haber sido proyectada por la Subdivisión de Topografía, que emprendió sus tareas con el propósito no solo de relevar la red de caminos, sino con el de preparar elementos para el Catastro parcelario.

De acuerdo con las ideas económicas, que dominan en la obra, el personal que á ella se atribuye en un principio, se reducirá á lo estrictamente necesario para comenzar las operaciones, y se irá aumentando progresivamente, á medida que ellas se desarrollen.

Así en el estudio de reconocimientos, para emplazamientos de bases y señales ó mojones de vértices para la triangulación, se ocupará al principio, la comisión del Jefe de la tercera Sección del Catastro, capitan Gros, acompañado de los operadores que después deberán tomar parte en los trabajos de observación.

Esa comisión de reconocimientos, tendrá el personal y elementos siguientes:

Señor capitán Gross.
Tres operadores técnicos.
Un ayudante calculista
Un escribiente.
Un carpintero
Un albañil.
Tres obreros.
Un ordenanza.
Un encargado de la cocina.
Doce peones y capataces.
Un carro cubierto.
Un carruaje para transporte de instrumentos.
Cuatro pequeños carros para los operadores.
Diez y seis caballos.

Carpas, enseres, útiles y elementos de campamento, que se tomarán del depósito del Departamento Nacional de Ingenieros.

Cuando el jefe de la tercera Sección comunique á la División del Catastro que ya está todo preparado en el Departamento del Durazno, para empezar la medición de bases y de ángulos, y suficiente adiestrados los que deben dirigir cada grupo de operadores y observadores, entonces saldrán á campaña las comisiones que fueren necesarias, debidamente equipadas.

Ycuando el mismo jefe de la Sección de Geodesia, comunique con los datos respectivos, estar preparada una parte de su trabajo para que entre á efectuarse ligándola con aquella, la medición parcelaria y deslinde de cada propiedad aisladamente, la División del Catastro dará las instrucciones necesarias á las comisiones respectivas que saldrán á campaña para efectuar cada una las operaciones que le correspondan, según las instrucciones que recibirá, con el programa é indicación de los procedimientos que deba seguir y con los modelos de los estados y cuadros, escalas de planos y demás para presentar á la División el resultado de los trabajos.

———

Los reglamentos para cada sección marcando las atribuciones y deberes de cada empleado, serán presentados á medida que se vayan dotando de los empleados que el estado de los trabajos requiera, como queda expresado.

No se debe nombrar desde el principio todo el personal, que se empleará después, cuando la obra se halle en todo su desarrollo, porque eso expondría á que gran parte de él estuviera inactivo en algunas temporadas, y por eso la División de Catastro, de acuerdo con el Departamento Nacional de Ingenieros y con la autorización del Ministerio de Obras Públicas, aumentará ó disminuirá dicho personal según las operaciones que deban ejecutarse.

La División de Catastro tendrá su Secretaría y Auxiliares, según se expresará en el reglamento que con nota especial se elevará, y en el cual están separados los deberes que tendrá especialmente que cumplir cada una de las tres secciones que componen dicha División, sin perjuicio de que todos los empleados se ocuparán de los trabajos que se le encomienden.

Saluda al señor Director con distinguida consideración.

Melitón González.

Departamento Nacional de Ingenieros.

Montevideo, Febrero 18 de 1908.

Pase al Consejo del Departamento.

F. Michaelsson.

Consejo del Departamento Nacional de Ingenieros.

Montevideo, Febrero 20 de 1908.

El Consejo, después de tomar en consideración el importante proyecto presentado, ha resuelto manifestar que no tiene observación alguna que hacer y aconseja su aprobación.

Elévese al Ministerio de Obras Públicas.

F. Michaelsson,
Presidente.

F. Illa,
Secretario.

Ministerio de Obras Públicas.

Montevideo, Febrero 27 de 1908.

Visto: Y de conformidad á lo manifestado por el Consejo del Departamento Nacional de Ingenieros, apruébase el programa de los trabajos á emprenderse por las diversas secciones de la División Catastro, formulado por dicha División en cumplimiento de lo dispuesto por el artículo 5.° del decreto fecha 2 de Enero próximo pasado.

Vuelva al Departamento Nacional de Ingenieros á sus efectos, quien enviará al Ministerio, para la carpeta correspondiente, una copia de estos antecedentes.

WILLIMAN.
JUAN P. LAMOLLE.

Decreto fijando el presupuesto de la Sección Geodesia de la División de Catastro

---

Ministerio de Obras Públicas.

DECRETO

Montevideo, Febrero 27 de 1908.

Aprobado el programa de los trabajos de las diversas secciones que constituyen la División de Catastro y debiendo iniciarse de inmediato esos trabajos por los preliminares de reconocimiento topográfico, medición de bases y triangulación, á cargo inmediato del jefe de la 3.ª Sección, á cuyo efecto es necesario proveerlo del personal provisorio y de los recursos indispensables para realizar esas operaciones.

El Presidente de la República

DECRETA:

Artículo 1.° El presupuesto de personal y gastos para la realización de los trabajos á que se ha hecho referencia, de acuerdo con el programa aprobado con esta misma fecha, queda fijado en la siguiente forma:

Un Jefe de Sección (según contrato), mensual..	$	399 75
Tres operadores técnicos, á $ 200 mensuales cada uno	"	600 00
Un ayudante calculista, (según contrato), ídem	"	113 20
Un escribiente, ídem.........................	"	50 00
Un carpintero, ídem.........................	"	75 00
Un albañil, ídem...........................	"	75 00
Tres obreros á $ 36 cada uno, ídem..........	"	108 00
Un ordenanza, ídem.........................	"	20 00
Un cocinero, ídem...........................	"	25 00
Tres capataces con caballo, á $ 30 cada uno, ídem	"	90 00
Nueve peones con caballo, á $ 25 cada uno, ídem	"	225 00
Alquiler de un carro y conductores, ídem......	"	45 00
Alquiler de un vehículo para el transporte de los instrumentos, ídem	"	90 00

Alquiler de cuatro pequeños vehículos para los operadores	$	360 00
Para gastos de manutención del personal, forraje para las bestias, diversos é imprevistos........	"	600 00
Para adquisición de 16 caballos á $ 20 cada uno (por una sola vez)........................	"	320 00
Para arreglo y reparación de carpas, útiles y elementos de campamento, que se tomarán del depósito del Departamento Nacional de Ingenieros	"	150 00

Art. 2.° El importe de los sueldos y gastos que se autorizan por el artículo anterior se imputarán á los fondos asignados para el Trazado General de Caminos por el inciso *a* del artículo 4.° de la ley de fecha 13 de Octubre de 1905 y de acuerdo con el artículo 15 del decreto de 2 de Enero del corriente año.

Art. 3.° Comuníquese, insértese en el R. N. y publíquese.

WILLIMAN.
JUAN P. LAMOLLE.

Resultado de las inspecciones practicadas por el Director de la División Catastro á los trabajos de la Sección Geodesia en el Durazno.

Departamento Nacional de Ingenieros.—División de Catastro.

Montevideo, Marzo 24 de 1908.

Señor Director del Departamento Nacional de Ingenieros, Ingeniero F. Michaelsson.

De vuelta de la inspección de los trabajos que la Sección Geodesia de esta División ha iniciado, es grato para mí comunicar que ellos se encuentran organizados y en marcha.

He recorrido con el señor Gros y demás operadores técnicos las varias direcciones que se han estudiado en la región que se reconoció al efecto para emplazar la primera base de la triangulación del Departamento del Durazno, sobre las hermosas mesetas de cuchillas que se encuentran en las cercanías de la Estación de Molles, según lo programado.

En alguna de aquellas direcciones se hallan de 7 á 8 kilómetros en línea recta, con ligeras depresiones del suelo, que no presentan obstáculos mayores. El terreno se presta para la conveniente ampliación de esa base, á fin de obtener la necesaria longitud para los lados de los primeros triángulos cuyos vértices ya se han escogido y en los cuales, como en los extremos de la base, se construirán los mojones y se levantarán las señales debidas, con arreglo á los modelos preparados, para todo lo que ya se encuentran en el lugar los elementos requeridos, el personal de trabajos y los directores técnicos.

Dificulta un tanto la celeridad de las operaciones, tal como desea llevarlas el Jefe de la Sección de Geodesia y de la Comisión de reconocimientos, señor Gross, la circunstancia de ser actualmente muy malo el estado de los campos, que han sufrido muchísimo por la langosta y la seca.

Los caballos empleados para los transportes y viajes, por falta de pastos y abundantes abrevaderos, con grandes calores, no pueden prestar los mismos servicios que si el estado de los campos fuera mejor.

La organización del personal se halla bien establecida; su distribución es conveniente y la sucesión de campamento se ha preparado de manera que los trabajos marchen sin tropiezo y para que el personal sea atendido y provisto del mejor modo posible.

Una vez construídos los mojones, de un número regular de vértices, se procederá á la medición de la base por medio del alambre Invar, y luego á la observación de ángulos.

Esta parte de la obra según el programa probado que sometí á la aprobación del señor Director, se empezará por el personal técnico conjuntamente, y una vez armonizados los procedimientos y orden de los registros, ó inscripciones en carteras, se subdividirá ese personal en tres grupos independientes, que simultáneamente, cada uno en la región que se le haya encomendado, proseguirán las observaciones, lo que permitirá llevarlas con rapidez.

Muy en breve, pues, se empezará la medición de la primera base.

Quedan establecidas las relaciones con las autoridades locales y designada la tarea de éstas para ayudar á la obra del Catastro; así como también determinados los procedimientos que deben seguirse para con los vecinos á fin de que las opera-

ciones no toquen tropiezos y sean miradas con las debidas simpatías por el beneficio que ellas entrañan para todos los propietarios de tierras.

Igualmente queda preparado el inventario de todas las existencias de elementos enviados á la Comisión, visadas las cuentas y regularizados todos los detalles, para la buena marcha del trabajo.

Ruego al señor Director se sirva comunicar todas estas noticias al señor Ministro de Obras Públicas, que se interesa por tenerlas.

Saludo al señor Director con distinguida consideración.

Melitón González.

Departamento Nacional de Ingenieros. — División de Catastro.

Montevideo, Marzo 30 de 1908.

Señor Director del Departamento Nacional de Ingenieros.

Corroborando lo dicho en mi nota de fecha 26 del corriente, tengo el agrado de transcribir para su conocimiento la comunicación recibida del señor Capitán Ingeniero don Pablo Gross, jefe de la 3.ª Sección Geodesia, de esta División, que opera en el Departamento del Durazno. — Dice así:

" Molles, Marzo 26 de 1908. — Señor Jefe de la Divi-
" sión de Catastro, don Melitón González. — Tengo el agrado
" de comunicar á usted que como ha tenido ocasión de ver en
" su visita del 21 y 22 del mes en curso, estamos instalados
" en el local que la Liga del Trabajo posee en la Estación Molles.

" Después de nuestra salida de Montevideo, el 12 del co-
" rriente, pasamos por el Durazno, como tuve el gusto de co-
" municárselo verbalmente, donde visité al señor Jefe Polí-
" tico, don Juan P. Martínez, con quien hablamos largamente
" respecto á transporte de materiales para la construcción de
" señales y de acuerdo con dicho señor, creo más conveniente
" que las señales se hagan de piedra en vez de ladrillo, pues
" la piedra se encuentra por todas partes en el Departamento
" del Durazno, y en cambio, el transporte del ladrillo sería su-
" mamente costoso y de difícil realización.

" Con este fin, en lugar de contratar el transporte de mate-
" riales he tomado tres peones picapedreros para arrancar y
" trabajar la piedra en el sitio mismo en que han de cons-
" truirse los pilares y mojones; de éstos uno figura como ca-
" pataz con un sueldo de $ 30 mensuales, y los otros dos como
" peones con una asignación de $ 25 por mes.

" El mismo señor Jefe Político me prometió conseguirme
" algunos peones, que ya están empleados en los trabajos de
" campamento y reconocimiento.

" Allí, también, contratamos el carruaje y los carros que
" nos eran necesarios para la movilización del personal y de
" los instrumentos y materiales de campamento; lo mismo
" que los peones albañiles, que vendrán más adelante para
" empezar la construcción de los pilares y mojones.

" Al día siguiente seguimos viaje para Molles, donde esta-
" mos instalados desde ese día.

" Aquí hemos comenzado los trabajos de reconocimiento;
" he reconocido varios emplazamientos para la base y he ele-
" gido entre ellos uno que se encuentra á lo largo de una cu-
" chilla, al Nordeste de Molles y á poca distancia de dicho
" punto, que presenta un terreno de los más favorables, y al
" mismo tiempo una longitud suficiente, y que me ha pare-
" cido el más adecuado entre todos para una buena amplifi-
" cación de la base.

" Además, al efectuar estos reconocimientos he ubicado va-
" rios puntos de la triangulación, en los alrededores de
" Molles.

" Sólo espero la llegada del portland para empezar la cons-
" trucción de las señales en estos putos, habiendo recibido ya,
" tres señales de madera, enviadas por el encargado de hacer
" las obras de carpintería, señor Magnol.

" He organizado en el local de la Liga, un depósito de ins-
" trumentos, materiales y forrajes, de acuerdo con el decreto
" de 7 del corriente, y he tomado una persona con el sueldo
" de quince pesos ($ 15) por mes, para recibir los materiales
" para las señales, conservarlos y entregarlos á medida que
" yo los solicite.

" Me creo en la obligación de poner en su conocimiento
" que el señor Subcomisario de esta Sección, don Joaquín
" Areosa y dos soldados marchan siempre con nosotros en el
" campamento, conforme á la orden que han recibido del se-

" ñor Jefe Político, lo que me es de suma utilidad, pues esto " me permite atravesar por las propiedades, encargándose el " Subcomisario de solicitar el permiso de los propietarios, " cada vez que es necesario.

" Cumpliendo perfectamente sus funciones y conociendo " bien el Departamento dicho Subcomisario, he solicitado del " señor Jefe Político le permita acompañarme en el resto del " Departamento, á lo que dicho señor ha contestado conce- " diendo la autorización pedida.

" Debo hacerle presente que estoy sumamente agradecido " á las atenciones y facilidades que para el desempeño de " nuestros trabajos he recibido del señor Alejandro S. Rouse, " vicepresidente de la Liga del Trabajo y progresista hacen- " dado de los alrededores de Molles, pues gracias á sus bue- " nos oficios hemos podido instalarnos con rapidez y comodi- " dad en el establecimiento de la Liga, y que, por otro lado, " me ha acompañado varias veces en mis tareas, dándome in- " dicaciones y datos de suma utilidad.

" Pongo también en su conocimiento, que estoy satisfecho " del comportamiento del personal á mis órdenes, que ha de- " mostrado siempre la mejor buena voluntad é inteligencia " en el desempeño de sus cometidos.

" Mientras dejo á los señores operadores adjuntos el cui- " dado de colocar los jalones en la base elegida, yo saldré á " hacer un reconocimiento de punta algo más distante, por " un término de cinco ó seis días, estando de regreso en Mo- " lles hacia el 4 ó el 5 de Abril próximo, para empezar la cons- " trucción de las señales, en el caso que se haya recibido el " portland.

" Saluda á usted atentamente. — (Firmado): *P. Gross* ".

Ruego al señor Director, si lo estima conveniente, se sirva dar conocimiento de la nota que dejo transcripta al señor Ministro de Obras Públicas.

Saludo al señor Director muy atentamente.

Melitón González.

Adquisición de aparatos para la determinación de coordenadas geográficas

Ministerio de Obras Públicas.

Montevideo, Abril 9 de 1908.

Visto el pedido que formula el señor capitán P. Gross, jefe de la 3.ª Sección de la División Catastro, relativo á la adquisición de algunos cronómetros que se utilizarán en la determinación de las coordenadas geográficas de varios puntos del territorio y cuyo costo asciende á 3.120 francos según propuesta adjunta.

Resultando: que de la orden girada en 25 de Octubre de 1907 al señor Calmettes, de París, para la compra de dos taqueógrafos Schrader han sobrado mil ochenta y cuatro francos y que de otra orden girada al mismo señor en Noviembre del citado año para la adquisición de dos teodolitos hay otro sobrante de ochocientos treinta y cinco francos con noventa centésimos, cuyas cantidades se hallan en poder del nombrado Calmettes.

Resultando: que de la cantidad girada á la Legación de la Repúbl'ca en Francia para pago de los sueldos y pasajes de los señores Gros y Balduc y compra de instrumentos, quedó también un remanente de ochocientos francos devueltos por dicha Legación al Ministerio de Obras Públicas.

Considerando: que esas tres partidas importan la suma de 2.719 francos con 90 céntimos.

Considerando: la utilidad de la adquisición de los referidos cronómetros á fin de aplicarlos á la determinación de las coordenadas geográficas á que se ha hecho referencia con motivo de los trabajos del Catastro.

El Poder Ejecutivo,

RESUELVE:

Autorízase la adquisición de tres cronómetros y dos relojes de plata para torpederas con destino al fin expresado y por la suma de 3.120 francos de acuerdo con la propuesta que se acompaña.

Aféctase á la adquisición de dichos útiles la suma de 2.719 francos con 90 céntimos, procedente del sobrante de los giros

hechos al señor Calmettes y á la Legación de la República en Francia á que se refieren los resultandos precedentes.

Por el saldo necesario para completar la suma de 3.120 francos, más los gastos de seguro, embalaje, flete y giro, líbrese la orden de pago correspondiente, que asciende próximamente á 140 pesos oro uruguayo, con imputación á la partida destinada al Trazado General de Caminos por la ley de Vialidad y Obras Públicas de fecha 13 de Octubre de 1905, afectada á las Obras de Catastro por decreto de 2 de Enero próximo pasado.

Comuníquese á quienes corresponde y publíquese.

WILLIMAN.
JUAN P. LAMOLLE.

Mensaje y proyecto de ley estableciendo la servidumbre para las operaciones técnicas del Catastro de la República

---

Poder Ejecutivo.

Montevideo, Abril 9 de 1908.

Honorable Asamblea General:

Los trabajos de triangulación del territorio de la República van á dar comienzo de acuerdo con diversas resoluciones del Poder Ejecutivo, que son del dominio público, y para ello es indispensable establecer los mojones ó pilares, con las señales correspondientes, en todos los vértices de los triángulos de varios órdenes que formarán las redes geodésicas y topográficas. Será necesario, también, conservar esas señales y servirse de ellas para las operaciones técnicas que han de llevarse á cabo.

Es evidente, pues, la necesidad de una disposición legal que permita al personal encargado de esas operaciones el acceso á la propiedad privada, la construcción dentro de ella de los referidos mojones ó pilares con sus respectivas señales, así como garantir su conservación y tener el derecho de estacionar aquel personal en esos puntos con el fin de llenar las operaciones técnicas del Catastro siempre que éstas lo requieran.

En resumen, se necesita que los operadores tengan libre entrada y salida en los respectivos predios particulares; que estén facultados para construir los mojones y para establecerse en ellos el tiempo que requieran los trabajos á cuyo fin han sido colocados dichos mojones, así como que estén autorizados á recorrer los límites en las propiedades particulares, sean ellos naturales ó artificiales y también para ir sin tropiezos directamente, de una á otra señal, entre las que, por lo menos, habrá una distancia de 1.500 metros.

Si bien en los campos que no tengan gran extensión sólo habrá que enclavar una que otra de esas señales, en los de mayor superficie será indispensable, indudablemente, colocar varias, y aunque ellas en realidad no causen un perjuicio positivo pueden, no obstante, ocasionar molestias y motivar objeciones y dificultades en su instalación.

A fin de prevenir esos inconvenientes y fijar de una manera clara y precisa las obligaciones y derechos de cada parte, se hace indispensable la sanción de la ley especial á que antes se ha hecho referencia, tendiendo á ese fin el proyecto que se acompaña.

En algunos países el terreno requerido para esas señales, es propiedad del Estado que lo obtiene á título gratuito ú oneroso, en venta voluntaria ó forzosa hecha por el dueño del campo.

En otros países esas señales se colocan al amparo de una ley que impone la servidumbre á los predios en que deben establecerse.

¿Cuál de esos dos sistemas es el más adaptable para nuestro país?

Para decidirlo es indispensable atender á nuestras peculiaridades, á nuestras costumbres y á las clases de industrias á que, por lo general, se destina entre nosotros la propiedad rural.

Después de asesorado convenientemente al respecto, el Poder Ejecutivo cree que la compra del terreno para cada mojón sea por expropiación ó por convenio con el propietario, ofrecería dificultades y crearía resistencias, puesto que ese temperamento implicaría un desmembramiento efectivo del dominio y si bien podrían vencerse esas dificultades y resistencias, no dejarían de ocasionar demoras é inconvenientes para la buena marcha de las obras del Catastro.

Preferible encuentra, entonces, el Poder Ejecutivo el otro sistema ó sea la imposición de una servidumbre sobre todo predio

en que deba colocarse un signo cualquiera, destinado á fijar un punto que la triangulación determine como necesario, debiendo quedar naturalmente obligado el Estado al pago de los perjuicios ó desperfectos que con tal motivo se ocasione al propietario del terreno.

Como verá V. H. se trata de una obra de utilidad y de necesidad pública reclamada por el adelanto del país para el trazado general de la Carta de la República, para el arreglo de la propiedad territorial y para la percepción del impuesto que sobre ella pesa y esa utilidad y esa necesidad deben ser declaradas por la ley.

En casos análogos, tales como los telégrafos y teléfonos, cateo de minas y otros que nuestras leyes autorizan y garanten, se han impuesto las respectivas servidumbres sin inconvenientes dignos de mencionarse. Lejos están los mojones de la triangulación y demás trabajos del Catastro de causar mayores perjuicios é incomodidades.

Los mojones y señales de la triangulación tienen que ser vigilados para su buena conservación y por lo tanto, hay que establecer al cuidado de quién deben quedar así como las penas para los que causen daños en ellos.

Por lo demás, una acertada reglamentación de la ley podrá reducir los pequeños inconvenientes de su aplicación, conciliando en cuanto fuera posible los intereses particulares con las exigencias de las operaciones.

Respondiendo á los propósitos enunciados, es que el Poder Ejecutivo tiene el honor de someter á la ilustrada consideración de V. H. el proyecto de ley adjunto sobre servidumbre en favor del Catastro, esperando que V. H. quiera prestarle su preferente atención.

CLAUDIO WILLIMAN.
JUAN P. LAMOLLE.

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de Representantes de la República Oriental del Uruguay, etc., etc.,

DECRETAN :

Artículo 1.° Declárase de utilidad pública el Catastro de la República y las operaciones técnicas programadas por el Poder Ejecutivo.

Art. 2.° Declárase á todo predio ó finca sujetos á soportar la servidumbre legal necesaria para la realización de las operaciones técnicas que la obra requiere.

Art. 3.° La servidumbre legal á que se refiere el artículo anterior, consiste en permitir que las Comisiones operadoras tengan libre y cómoda entrada y salida en los predios particulares, para elegir los puntos de estación y de mira; para circular directamente entre esos puntos; para construir los mojones, pilares y señales necesarias para las observaciones; y para situarse en ellos con sus elementos de trabajo y personal, por el tiempo necesario para las operaciones que deban practicar.

Art. 4.° Los perjuicios ó desperfectos que puedan reclamar por la permanencia ó tránsito de las Comisiones, si hubiere lugar á ello y si hubiere contradicción sobre su monto, serán justificados en juicio breve y sumario ante el Juez de Paz de la respectiva Sección.

Los pastoreos, aguadas y demás, serán regidos por lo que establece el Código Rural.

Art. 5.° Los que causaren daño á las señales y mojones del Catastro serán castigados en la forma que establece el artículo 266 del Código Rural.

Art. 6.° Los mojones y señales quedan al cuidado del dueño del terreno en que se hallan situados, el que avisará á la autoridad más cercana, cualquier deterioro que sufrieren las obras en sí mismas ó en el cercado, que, para garantirlas de los animales, pueda haberse construído.

La falta de lo prevenido en el inciso anterior dará lugar á la aplicación de una multa de cien pesos que se hará efectiva en juicio breve y sumario ante el Juez de Paz de la respectiva sección.

Art. 7.° Por ningún motivo los trabajos de elección, designación ó construcción de mojones ó señales, así como la continuación de estudios y trabajos de las Comisiones podrán ser interrumpidos, salvo resolución administrativa.

Art. 8.° En caso de reclamo ú objeción por parte del propietario, se continuarán las operaciones sin perjuicio del derecho del reclamante para deducir las acciones que puedan corresponderle.

Art. 9.° El Poder Ejecutivo reglamentará la presente ley.

JUAN P. LAMOLLE.

Cambio de sistema para el relevamiento de caminos

Departamento Nacional de Ingenieros. — División Catastro.

Montevideo, Abril 29 de 1908.

Señor Director General del Departamento Nacional de Ingenieros.

Transformada la antigua subdivisión de Topografía con las ampliaciones determinadas por el decreto de 2 de Enero dando á aquella la denominación de División de Catastro dependiente del Departamento que usted tan acertadamente dirige, cúmpleme por vez primera, hablarle del trazado general de caminos que era incumbencia de la Inspección de Vialidad, antes del decreto citado.

Van á terminarse los trabajos contratados, según el decreto de fecha 2 de Febrero de 1907, para el relevamiento de los caminos principales de los Departamentos de Durazno, Colonia, Soriano, Flores, San José y Maldonado, habiéndose anteriormente hecho por administración iguales obras en los de Canelones, Florida y Minas.

Actualmente se termina en esta Oficina la parte de construcción de planos departamentales á la escala de 1:50.000, y han sido dibujados en función de los datos que arrojan las planillas calculadas por los señores vocales del trazado y en vista de las

que remiten los diferentes operadores jefes del trabajo en cada Departamento.

El sistema de preparación de las planillas de coordenadas y utilización de todos los elementos que en las libretas de los mismos operadores constan y sirven para la fijación y dibujo de los detalles de cada camino, ha sido concertado y detallado en las diferentes notas que en su oportunidad se cambiaron con la Inspección General de Vialidad.

Ahora, señor Director, con motivo de los trabajos geodésicos emprendidos para el Catastro, entramos á una nueva etapa de esta obra y podemos, felizmente, combinar de manera directa la prosecución del programa que nos debe dar el resultado anhelado, que finalmente será: el conocimiento exacto de la superficie del territorio de la República y de cada uno de sus Departamentos, la determinación de su posición geográfica por medio de la observación en sus principales puntos interiores del territorio así como del litoral fluvial, del Atlántico y de la línea limítrofe con el Brasil, el saneamiento y arreglo de la propiedad territorial pública y privada, y la exacta perecuación del impuesto inmobiliario.

Al entrar á esa nueva etapa, terminados ya los contratos celebrados, podremos imprimir mayor vigor y rapidez á la obra, realizándola de acuerdo con lo que en el referido decreto de fecha 2 de Enero próximo pasado, ha sido preparado y á lo cual respondía también el presupuesto que tuve el honor de presentar para la División del Catastro, según su nueva composición y cometidos.

Esto es lo que me propongo llevar á conocimiento del señor Director á fin de que si merece su aprobación, previa la tramitación que corresponda, se me autorice á proceder en consecuencia, preparando todo lo necesario con el objeto de que en la primavera próxima, al proseguirse de nuevo los trabajos que se suspenderán en campaña al fin de Junio, se hagan ya respondiendo á los propósitos enunciados.

La Sección Geodesia que se halla trabajando en campaña bajo la dirección del ingeniero don Pablo Gros y se encuentra en el Departamento del Durazno desde el 12 de Marzo último, ha realizado los reconocimientos del terreno en la parte Oeste de dicho Departamento, ha elegido, entre varias, la dirección de la primer base ya piqueteada, ha determinado los vértices de gran número de triángulos de primero y tercer orden, ha construído

muchos de los mojones y señales de esos vértices, y pronto estará así preparada la región antes nombrada, para comenzar decididamente con la medición de los ángulos, el trabajo geodésico.

Entonces, ya establecidos los vértices de todos los triángulos de la dicha primera fracción del Departamento, podrán salir á campaña las comisiones encargadas de la mensura parcelaria de cada uno de los campos en dicha fracción comprendidos.

Estas comisiones llevarán las instrucciones necesarias y muy especialísimas para que puedan apoyar sus trabajos en los ya hechos para el relevamiento de caminos, ligándolos también con los mojones de la triangulación.

Y al mismo tiempo que hacen la mensura de cada predio, podrán relevar los caminos secundarios en el interior de las propiedades que se midan, completando así la red itineraria y efectuando el relleno de los triángulos geodésicos ya terminados.

Esos trabajos bien programados y armonizados entre sí, darán elementos suficientes para el control de estas operaciones y permitirán que se corrijan numéricamente los resultados de tales trabajos secundarios con relación á los de la parte geodésica, á la que deben subordinarse.

Y digo numéricamente, señor Director, porque estoy seguro de que esas correcciones no afectarán de manera sensible los resultados obtenidos en los trabajos topométricos, en cuanto á la parte catastral se refiere.

Con esta innovación de procedimientos, en lugar de medir primero los caminos y luego los predios aisladamente, las dos operaciones enlazadas, se harán simultáneamente, con lo cual se obtendrá rapidez y economía, además de la exactitud que ya está asegurada por el programa que anteriormente presentó esta División y que fué aprobado por el Superior Gobierno.

A la espera de su opinión y de la autorización necesaria para preparar, como antes lo he dicho, las instrucciones para las comisiones que deben realizar los trabajos en el orden enunciado, saludo al señor Director con la consideración acostumbrada.

Melitón González.

Departamento Nacional de Ingenieros.

Montevideo, Mayo 2 de 1908.

De lo expuesto en la precedente nota resulta: que estando por terminarse las operaciones de relevamiento de caminos que fueron contratados con algunos señores Agrimensores y que habiéndose ya iniciado las operaciones geodésicas que han de servir de base al Catastro, no conviene continuar el relevamiento de caminos en la forma que actualmente se practica, por cuanto esta Oficina ha previsto y presupuestado el personal necesario para llevar á término esas operaciones.

La División de Catastro proyecta efectuar el relevamiento de caminos simultáneamente con el deslinde parcelario de los predios rurales, ligando esas operaciones á la triangulación del orden que corresponda.

Si ese Ministerio aprobara, como lo hace esta Dirección, el procedimiento que se indica, conviene, desde ya, adoptar las medidas necesarias para la organización del trabajo, que se iniciará en la primavera próxima, á cuyo efecto se eleva al Ministerio la referida nota de la División de Catastro.

F. Michaelsson.

Ministerio de Obras Públicas.

Montevideo, Junio 3 de 1908.

Manifiéstase en respuesta, al Departamento Nacional de Ingenieros, que este Ministerio aprueba el temperamento propuesto por la División de Catastro en la nota precedente.

LAMOLLE.

Preparación del programa para la cooperación militar á la obra del Catastro

———

Montevideo, Mayo 5 de 1908.

Excmo. señor Ministro de Obras Públicas, Ingeniero don Juan P. Lamolle.

De acuerdo con lo convenido con V. E. después de oir nuestras explicaciones sobre la mejor manera de armonizar los trabajos militares con los civiles del Catastro, y cuyo programa tuvimos el honor de manifestarle y mereció su aprobación, venimos á expresarlo en esta nota.

La Sección Militar cooperará aisladamente con sus elementos y personal, al trabajo del Catastro y levantará la Carta Militar de la República.

Permanecerá unida á esa obra por medio de la operación Geodésica comenzada por la respectiva Sección del Catastro, de que es jefe el señor Ingeniero don Pablo Gross.

La División suministrará los datos de la triangulación, á medida que ella los vaya obteniendo, enviándolos al Estado Mayor General del Ejército para que éste los pase al jefe de la tercera División de dicha repartición que firma esta nota.

Apoyándose en los vértices ó mojones de dicha triangulación, la Sección Militar, realizará los trabajos militares de su incumbencia que quedarán de tal manera ligados con los civiles.

El Estado Mayor General del Ejército y la División del Catastro, se facilitarán mutuamente aquellos resultados que hayan obtenido y sean reclamados ó se estimen útiles para complementar sus trabajos, con cuyo procedimiento las cartas que se levanten tendrán una misma y sola base científica, que será el canevás ó red geodésica estudiada, establecida y amojonada por el Departamento Nacional de Ingenieros.

Al complemento del detalle parcelario de los planos del Catastro, cooperarán los elementos que le aporten las operaciones de la Sección Militar, y á su vez, los trabajos de ésta se verán completados con los antecedentes que le comunicará el Catastro, obtenidos al efectuar sus mensuras parcelarias, y todos aquellos se subordinarán á la red geodésica, que es el cimiento técnico

que debe dominar en todas las operaciones secundarias que, con arreglo á ella, serán corregidas en lo que interese á la índole de cada Carta general.

Fuera de esta dependencia técnica en la base de las operaciones para relacionarlas debidamente con las que ejecute la División del Catastro, á la que seguirá siempre, dentro de las fracciones geodésicas que éste deje terminadas, es decir amojonadas, la Sección Militar operará con sus recursos, elementos y personal propios.

Oportunamente y para lo que fuere necesario, los que suscriben de acuerdo con el señor Ingeniero Gross, completarán el programa técnico que la Sección Militar deba seguir, para armonizarlo con el que el Catastro ya presentó á V. E. y fué aprobado.

Dicho programa tendremos el honor de comunicarlo á V. E. para su conocimiento.

De esta manera independizando á cada una de las oficinas que intervengan en el Catastro y dándole la autonomía necesaria en la parte que le corresponda, se obtendrán grandes ventajas, porque se reducirán los gastos y el tiempo en lo relativo á la parcelación, desde que los trabajos topométricos que tendrán por objeto el relevamiento de los perímetros y de los caminos de cada terreno parcial, no tendrán que ocuparse ya de otros detalles que le serán suministrados por los trabajos militares. A su vez, la parte de los trabajos militares, alcanzará gran beneficio y economía, puesto que marchando sobre los trabajos geodésicos del Catastro, aprovechará sus señales, que de otra manera se perderían con el tiempo, obligando á construirlas de nuevo cuando se quisiera proceder á levantar la Carta Militar de la República; esto sin considerar, por el momento, el importante elemento de cálculo que desde ya tendría á su disposición, proporcionado desde un principio por el Catastro Civil.

Otras de las muchas consideraciones que podrían aducirse en pro de las ventajas que para el Gobierno produciría el programa combinado, son de carácter militar, que el jefe de la tercera División del Estado Mayor General del Ejército hará presentes á su debido tiempo al jefe de dicha importante repartición del Estado, que las pondrá con todas las demás en conocimiento del señor Ministro de la Guerra.

Melitón González. — *Silvestre Mato.*

Ministerio de Obras Públicas.

Montevideo, Mayo 8 de 1908.

Excmo. señor Ministro de Guerra y Marina. Teniente General don Eduardo Vázquez.

En virtud de lo dispuesto por el decreto de fecha 2 de Enero del corriente año, respecto á la cooperación que el elemento militar prestará á la obra del Catastro, después que el jefe de ella ha discutido los detalles con el capitán don Silvestre Mato, jefe de la 3.ª División del Estado Mayor General del Ejército bajo cuya dirección estarán los trabajos que efectuará el elemento militar, se ha convenido lo que expresa la nota que se transcribe y que ha aprobado este Ministerio.

(Aquí la nota que antecede).

. . . .

Lo que tengo el honor de hacer conocer á V. E. á fin de que, si lo tiene á bien, se sirva comunicarlo al Estado Mayor General del Ejército para que encargue al señor capitán Mato la preparación del programa de las operaciones que para el relevamiento de la Carta Militar del país corresponda, así como el personal, equipo, retribuciones y demás que con separación completa de este Ministerio deba organizar.

Saluda á V. E. muy atentamente.

J. P. Lamolle.

Nuevo informe del Director de la División de Catastro sobre los trabajos de la Sección de Geodesia

Departamento Nacional de Ingenieros.—División de Catastro.

Montevideo, Junio 19 de 1908.

Señor Director General del Departamento Nacional de Ingenieros.

Acabo de llegar de la visita que he hecho á los trabajos que se llevan á cabo por la Sección de Geodesia en el Departamento del Durazno, bajo la dirección de su jefe el ingeniero

don Pablo Gros, y vengo á comunicar al señor Director el estado en que he encontrado las operaciones, aunque ya parcialmente he dado conocimiento del avance gradual de ellas, desde su comienzo, en Marzo del corriente año.

De acuerdo con lo convenido con esta Oficina y previa la aprobación de ese Departamento y del Ministerio de Obras Públicas, se estableció que el primer campo de reconocimiento sería entre los ríos Negro y Yi y el camino, que pasando por el pueblo del Carmen, va desde el Paso de Polanco, en este último río, hasta el paso de igual nombre en el río Negro.

Escogido el asiento de la base y vértices de los triángulos, como lo dije en mi comunicación de 26 de Marzo último, se procedió á ampliar la triangulación, señalando más vértices de triángulos de diversos órdenes, que fueron determinados por el jefe de la sección y los de las tres Comisiones que componen, por ahora, la Geodesia de la División del Catastro, y que tienen cada una su personal y su equipo independiente con medios de transporte y de trabajo.

Esas Comisiones son: la que está á cargo del Ingeniero Raúl Seuanes; la que está bajo la dirección del Agrimensor señor Pedro Pórfido; y la que tiene á su frente al ayudante del señor Gros, señor Balduc.

Dichas Comisiones han hecho cada cual en su parte el conjunto de trabajo siguiente:

24 mojones de triángulos de primer orden ó segundo.

55 mojones de triángulos de tercer orden.

Esos triángulos cubren la superficie cerrada entre una línea más ó menos N. S. que pasa por " El Carmen " hasta terminar respectivamente en los ríos Negro y Yi, y desde esa línea hasta el rincón que forman esos mismos ríos.

Algunos de los lados de esos triángulos cruzan el río Negro, para apoyar sus extremos en los Departamentos de Tacuarembó y Río Negro y otros del Yi para terminar en los Departamentos de Florida, Durazno y Flores.

Los triángulos á que esos lados pertenecen servirán de junción para proseguir oportunamente la triangulación en los Departamentos limítrofes con el del Durazno.

Los mojones han sido construídos con piedra y portland según los modelos aceptados; tienen su nombre y llevarán el número que les corresponda. Además, están bajo sus señales, construídas de madera, con arreglo también á los modelos acepta-

dos, y según el orden de la triangulación á que pertenecen (torre, pirámide, postigos) pintados de blanco ó negro, según su posición, para que se destaquen sobre fondo oscuro (campo ó bosque) ó sobre fondo claro (cielo).

Algunas torres han tenido que elevarse en esqueleto de madera hasta 11 metros de altura.

Una vez terminadas esas construcciones en los vértices de los triángulos indicados, se entró á la parte tercera del trabajo.

Esta la constituyen ya la medición de la base y la observación de los ángulos.

Fué para asistir á esas operaciones en su comienzo que me trasladé al campo de ellas.

Después se recorrieron algunos puntos de la triangulación y del reconocimiento realizado por el señor Gros, que tuvo por guía el plano previo departamental suministrado por esta Oficina, al mismo tiempo que los que ella ha levantado para el relevamiento de caminos efectuados por los encargados de esos trabajos, bajo la dirección del que suscribe. El señor Gros en esa tarea ha sido acompañado y secundado por muchos de los señores propietarios de esa región á quienes él se manifiesta muy grato.

La base elegida por el señor Gros después de estudiar varias direcciones que se vieron en la inspección que efectuamos en Marzo último, parte de las proximidades de la Estación Molles, con un azimut magnético de 35° próximamente, en una línea recta sobre una hermosa meseta de suavísimas ondulaciones, sin obstáculos y que permitía cómodamente ser ampliada, como lo fué, para establecer el primer lado del primer triángulo de la red de los de primer orden.

El señor Director disculpará que al referirme á la medición de una base por medio del alambre Invar, que por primera vez se emplea para una operación geodésica en nuestro país, señale con singular entusiasmo ese hecho que abre nuevos horizontes á nuestros progresos científicos en obras de gran aliento y de promesas para el porvenir, y que lo señale, con tanto mayor orgullo para nuestro país, por el resultado que esa operación ha dado.

Al felicitar al señor Director por tal acontecimiento, le ruego se sirva hacerlo conocer del Superior Gobierno, que con tanto empeño ha decidido que se empiece el trabajo del Catastro, que será uno de los timbres que marcarán con mayor relieve la Administración actual.

La aplicación del alambre Invar para la medición de la primera base de la triangulación del Departamento del Durazno, ha tenido los resultados siguientes:

La base medida dos veces, ha dado las longitudes siguientes:

1.ª medida, 7717 m 718; 2.ª medida, 7717 m 705; diferencia 13 mm.

Si se compara con otras operaciones semejantes practicadas en diversos países, el resultado obtenido para la base uruguaya, resulta superior.

La medición de los ángulos se realiza con los goniómetros ya descriptos anteriormente, y en series de diez observaciones para cada ángulo, lo que hace asegurar, dada la subdivisión del círculo azimutal de aquellos instrumentos, que la observación media puede llevarse más allá aún del límite señalado en el programa de operaciones que fué presentado y aprobado por la Dirección.

Todos los valores revisados y corregidos durante el período de suspensión de operaciones en el terreno (que será de mediados de Julio á Setiembre próximo) y anotados ya en limpio en sus respectivos estados, presentarán un resumen definitivo que tendré el honor de hacer conocer también al señor Director en su oportunidad.

Como queda dicho, al suspenderse las operaciones en campaña y licenciar el personal inútil entonces, el elemento técnico volverá á la Oficina Central, para que en la Sección de Geodesia se efectúen y revisen los cálculos y se preparen los planos y cuadros necesarios.

El material de útiles é instrumentos quedará debidamente depositado y custodiado en Molles.

En el venidero mes de Setiembre, organizadas las nuevas Comisiones, saldrán las de Geodesia á proseguir la triangulación, y las de parcelación y relevamiento de caminos á efectuar sus operaciones respectivas, con arreglo al programa preestablecido.

De esa manera, como anticipé en mi comunicación de Abril 29 último, creo que para fin del año actual, podré presentar *concluído el catastro de la primera fracción del Departamento del Durazno*, tanto en la parte geodésica como en la parcelaria, para patentizar así los propósitos que se tienen en vista, y los resultados que la operación produce para la exacta perecua-

ción del Impuesto Inmobiliario y el arreglo de la propiedad territorial, sin perjuicio para nadie.

Apenas se suspendan las operaciones y entren las Comisiones del Catastro á la Oficina Central con los fines antes indicados, me será grato comunicarlo al señor Director, á quien saludo con distinguida consideración.

Melitón González.

Departamento Nacional de Ingenieros.

Montevideo, Junio 27 de 1908.

Elévese al Ministerio de Obras Públicas manifestando el que suscribe su satisfacción por la actividad con que se llevan á cabo los trabajos de la referencia y por el brillante resultado obtenido en la medición de la base.

F. Michaelsson.

Ministerio de Obras Públicas.

Montevideo, Julio 4 de 1908.

Enterado, publíquese.

LAMOLLE.

Decreto estableciendo las Comisiones de trazado de caminos y parcelación catastral

---

Ministerio de Obras Públicas.

DECRETO

Montevideo, Setiembre 1.° de 1908.

Considerando: Que ha llegado la oportunidad de proceder á la designación de las comisiones que operarán en campaña en el trazado de caminos y parcelación catastral, en virtud del des-

arrollo que han adquirido los trabajos correspondientes á la segunda sección de la División Catastro del Departamento Nacional de Ingenieros;

Considerando: Que el artículo 20 del decreto de 13 de Octubre de 1905, reglamentario de la Ley de Vialidad y Obras Públicas, determinó que el personal destinado al trazado de caminos, que hoy forma parte de los cometidos de la División de Catastro, podría ampliarse cuando se considerase conveniente, en presencia de las necesidades que creara el desarrollo sucesivo de los trabajos;

Considerando: Que por otra parte, el artículo 5.º del decreto de fecha 2 de Enero del corriente año, estableciendo la División Catastro, determinó que el personal de la misma se fijaría gradualmente á medida que lo exigieran las necesidades de las operaciones á realizarse por las diversas secciones que constituyen esa División;

Considerando: La conveniencia de fijar el presupuesto de cada sección, determinando los cargos y cometidos que desempeñará el personal que actualmente presta servicios en las distintas secciones de la División Catastro;

El Presidente de la República

DECRETA:

Artículo 1.º Para las operaciones en campaña, relativas al trazado de caminos y parcelación catastral, á cargo de la segunda sección de la División de Catastro del Departamento Nacional de Ingenieros, establécense tres comisiones con el siguiente personal y sueldos para cada una.

Un agrimensor Jefe de Comisión, con la asignación de doscientos veintisiete pesos mensuales.

Un ayudante, con la asignación de ciento sesenta pesos mensuales.

Un capataz, con la asignación de treinta y seis pesos mensuales.

Cinco peones con caballo, á $ 24 cada uno, ciento veinte pesos mensuales.

Un carrero con su peón, con la asignación de treinta pesos mensuales.

Un caballerizo con su peón, con la asignación de treinta pesos mensuales.

Manutención del personal, gastos de pastoreo, imprevistos, etc., doscientos pesos mensuales.

Art. 2.° Nómbrase Jefe de la 1.ª Comisión al Agrimensor don Pedro Pórfido; Jefe de la 2.ª Comisión, al Agrimensor don Máximo Mazzoni; Ayudante de la misma á don Luis Alba; Jefe de la 3.ª Comisión, al Agrimensor don Alfredo Lerena y Ayudante de la misma, á don Máximo Píriz.

Art. 3.° El personal administrativo de la 2.ª Sección de la División, se compondrá de:

Un calculista 1.°, con la asignación de sesenta pesos mensuales.

Un calculista 2.°, con la asignación de cincuenta pesos mensuales.

Un auxiliar 1.°, con la asignación de sesenta pesos mensuales.

Un auxiliar 2.° con al asignación de cincuenta pesos mensuales.

Un primer escribiente, con la asignación de cuarenta y cincuenta pesos mensuales.

Un segundo escribiente, con la asignación de cuarenta pesos mensuales.

Art. 4.° Nómbrase calculista 1.° de la expresada Sección, á don Ramón Cabezudo Portillo; calculista 2.°, á don Artidoro Gallo; auxiliar 1.°, á don Héctor Bonnet; auxiliar 2.°, á don Amulio Carámbula; 1.er escribiente, á don Isidoro Figueroa y 2.° escribiente, á don Enrique Buero.

Art. 5.° Todos los nombramientos efectuados por este decreto, son con calidad de interinos y en comisión.

Art. 6.° El importe de los sueldos que se abonen actualmente con cargo al presupuesto de la subdivisión de Topografía y á los fondos del Trazado General de Caminos á empleados que prestan servicios en otras reparticiones públicas y cuyo monto es de ochocientos quince pesos con treinta centésimos mensuales, queda afectado exclusivamente á la División Catastro, para el pago de su presupuesto, debiendo en lo sucesivo abonarse los sueldos de dichos empleados con los recursos de que disponen las reparticiones en que prestan servicios.

Art. 7.° El importe de todas las erogaciones autorizadas por este decreto se imputará á los fondos asignados para el Trazado General de Caminos, por el inciso *a* del artículo 4.° de la Ley de fecha 13 de Octubre de 1905, de conformidad á lo establecido por el artículo 15 del decreto de 2 de Enero último.

Art. 8.° El jefe de la División de Catastro someterá á la aprobación del Ministerio de Obras Públicas, por el conducto correspondiente, el reglamento especial relativo á la segunda sección de esa División, de acuerdo con lo que dispone el artículo 5.° del citado decreto de 2 de Enero del corriente año.

Art. 9.° El personal de las tres comisiones nombradas sólo empezará á gozar de sus sueldos, desde la fecha de partida de la Capital al punto de su destino.

Art. 10. Comuníquese, insértese en el L. C. y publíquese.

WILLIMAN.
JUAN P. LAMOLLE.

Informe del Director de la División Catastro sobre los trabajos de las Comisiones de su dependencia

---

Departamento Nacional de Ingenieros. — División de Catastro.

Montevideo, Octubre 24 de 1908.

Señor Director del Departamento Nacional de Ingenieros.

De regreso del viaje realizado al Departamento del Durazno para inspeccionar los trabajos de catastro que en la nueva campaña han iniciado las Comisiones de Parcelación y para ejecutar personalmente lo que indica el artículo 1.° de las instrucciones especiales preparadas por esta Oficina y aprobadas por esa Dirección, vengo á dar cuenta de los resultados obtenidos y del estado de aquellas operaciones en la primera quincena del mes actual.

Recorrido el terreno de las inmediaciones de la Estación Villasboas, y elegido el punto para establecer el primer mojón de 4.° orden, fué éste construído y ligado sobre el costado Oeste del camino principal, con los vértices siguientes:

1 — Vértice de primer orden, Puglia.
2 — Ídem, ídem, ídem, Galo.
3 — Ídem tercer ídem, Ramos (puesto).

En seguida hice en los días 12, 16 y 17 las observaciones (en varias series) de alturas y azimuts del sol; y en las noches del 16 y 17 se hicieron las de diferentes estrellas.

Quedó así establecida y fijada sobre el terreno, la línea N. S. verdadero que pasa por el mojón de cuarto orden, y que servirá de origen para determinar los azimuts de los que midan las Comisiones en sus trabajos de parcelación.

En seguida repartí el trabajo entre las tres Comisiones, que se denominan:

A) La que tiene por jefe al agrimensor Mazzoni y que opera desde el paso principal sobre el Yi ó puente del Ferrocarril Central del Uruguay, para el Este hasta el Arroyo de Tejera.

B) La que tiene por jefe al agrimensor Pórfido y que operará al Norte de la fracción de Mazzoni.

C) La que tiene por jefe al agrimensor Lerena y que operará al Norte de Pórfido, en la que quedará el primer mojón de cuarto orden así marcado: *C/I*, que quiere decir Comisión *C*, mojón número 1, y alcanzará por el Oeste hasta los límites de las parcelas ó predios que debe medir arrancando del Este de la zona.

Los operadores en esa primera zona han recibido como antecedentes para guiarse, cada uno:

1.º Un plano-guía del Departamento del Durazno;

2.º Una copia del plano á la escala de 1:50.000 levantado por la División de Catastro para el relevamiento de los caminos en la fracción que encierra los caminos que interesan á los campos comprendidos en dicha 1.ª zona;

3.º Los planos parciales de esos caminos en que están dibujados sus detalles y las estaciones numeradas amojonadas con pernos, con los radios medidos acotados para encontrar los mojones itinerarios que fuere necesario, para ligarlos con las operaciones parcelarias, como se expresa en las instrucciones;

4.º Copia del croquis de los campos de las primitivas denuncias.

En cuanto á lo referente á la manera cómo ha sido preparada la práctica de las operaciones y las relaciones con los propietarios ú ocupantes de las tierras en que se opera, tengo la satisfacción de comunicar al señor Director que, en contestación de las cartas, circulares y notificaciones previamente dirigidas por mí y por los operantes, todos han respondido tan favorablemente, enviando planos, títulos y noticias que se les pedían, ó concurriendo á los límites de los campos y mostrando sus mojones, que particularmente les he dirigido una carta diciendo que, como lo haré oficialmente, después que lo haya comunicado á la autoridad superior, agradezco el concurso prestado y que espero sigan prestando á la obra de catastro, destinada á sanear y garantir la propiedad territorial privada.

Ningún inconveniente se ha presentado hasta ahora en los trabajos de las Comisiones que se hallan bajo mi dirección, y,

según nota que he recibido del jefe de la 3.ª Sección, señor Gros, y que he comunicado al señor Director, tampoco él, en la parte de triangulación que le está cometida, ha tenido otro tropiezo que el desperfecto que por el último ciclón sufrió una de las señales colocadas en el mes de Junio próximo pasado.

Las autoridades han ordenado á sus subalternos seccionales, que se pongan al servicio de los jefes de Comisión y así vino á significármelo el señor comisario de la 2.ª Sección, que es en la que hice mi inspección, expresándome que le avisase si algo necesitaba, y que cuando termine el trabajo del Censo Industrial y Comercial de que ahora se ocupan, se designará un agente de la autoridad para que acompañe á los operadores del catastro.

Dejando así dada cuenta de los resultados de mi inspección, saludo al señor Director con mi consideración más distinguida.

Melitón González.

IV

SANEAMIENTO DE LOS PUEBLOS DEL INTERIOR

DECRETO

Ministerio de Obras Públicas.

Montevideo, Abril 2 de 1908.

Proponiéndose el Poder Ejecutivo remitir en breve á la consideración del Honorable Cuerpo Legislativo el proyecto de ley referente á la ejecución de las obras de saneamiento en diversos centros de población de la República.

Y considerando la conveniencia de que se pueda contar con personal técnico especializado cuando llegue la oportunidad de iniciar dichos trabajos á fin de que estos se realicen en la forma más perfecta posible y con arreglo á los adelantos más recientes alcanzados por la ciencia.

Considerando: Que el señor Profesor doctor Calmette, Director del Instituto Pasteur de Lille se ha ofrecido generosamente para preparar un Ingeniero del país en las materias que se relacionan con el saneamiento, por los procedimientos modernos.

Considerando: Que el señor Ingeniero don Luis Magnocavallo, está en condiciones de poder aprovechar esa enseñanza por sus conocimientos generales.

El Presidente de la República

DECRETA:

Artículo 1.º Comisiónase al nombrado Ingeniero don Luis Magnocavallo para que se traslade á Europa, por el término de un año, á fin de que perfeccione sus conocimientos en materia de higiene pública y salubridad general.

Art. 2.º Mientras dure la comisión que se le confía al Inge-

niero Magnocavallo, gozará de una asignación de ochenta pesos ($ 80.00) mensuales, adjudicándosele además cincuenta pesos ($ 50.00) también mensuales, para gastos de laboratorio y locomoción.

Esas sumas, así como el importe del pasaje correspondiente de que se proveerá al nombrado Ingeniero, se imputará al rubro "Eventuales de Obras Públicas".

Art. 3.° Terminada la Comisión que se confiere al señor Magnocavallo y siempre que éste acredite por medio de certificados, poseer la competencia especial necesaria y la preparación suficiente, se le tendrá en cuenta para confiarle un cargo en la Dirección de Saneamiento cuya creación se solicitará de la Honorable Asamblea General.

Art. 4.° Comuníquese, insértese en el R. N. y publíquese.

WILLIMAN.
JUAN P. LAMOLLE.

ANEXO C

INSPECCIÓN GENERAL DE VIALIDAD

I. Inspección General de Vialidad.
II. Asuntos diversos.
III. Carretera de Piedras á Guadalupe.
IV. " de Toledo á Pando.
V. " de Canelones á San Juan Bautista y Pache y de Toledo á San Jacinto y Sauce.
VI. Camino de San Juan Bautista á San José.
VII. Camino de Pache á Florida.
VIII. Puente San José.
IX. " Porongos.
X. " Bequeló.
XI. " Paso de Pache.
XII. " San Salvador.
XIII. " Solís Chico.
XIV. " Solís Grande y Sauce.
XV. " Mendoza.
XVI. " Santa Lucía Chico, Cerro y Juncal.
XVII. " Olimar.
XVIII. " Zanja Honda, Sauce Chico, Raigón, etc.
XIX. " Inspecciones T. Regionales.

I

INSPECCIÓN GENERAL DE VIALIDAD

Informe anual

Montevideo, Enero 15 de 1909.

Excmo. señor Ministro de Obras Públicas, Ingeniero don Juan P. Lamolle.

En cumplimiento de disposiciones vigentes y de la circular de V. E. del 30 de Octubre próximo pasado, tengo el honor de elevar á manos de V. E. la memoria de la Inspección General de Vialidad correspondiente al año 1908. Acompañan á esta memoria: un estado de contaduría, dos planos y un cuadro sinóptico destinados á indicar la ubicación de las obras construídas, en construcción y proyectadas, á la vez que sus principales características de orden técnico.

Todos los trabajos emprendidos se han continuado, — y algunos terminados, — con entero éxito, á excepción de las carreteras contratadas con la Empresa Martinelli, cuyo fracaso ha perjudicado, en dinero y en tiempo, considerablemente, á la Administración.

No escapará á la atención de V. E. la necesidad de crear sin demora nuevos recursos para asegurar la terminación de todas las obras comenzadas y llevar á la realización algunos de los más importantes proyectos de carreteras y puentes preparados por la Inspección General de Vialidad. Aunque los datos sometidos á la consideración de V. E. sólo abarcan las sumas inver-

tidas en obras de vialidad, ellos confirman plenamente lo que acabo de manifestar.

El porcentaje de los sueldos del personal con relación á lo invertido en las obras, fué, en 1908, de casi 10 por ciento. Esta cifra no es en manera alguna exagerada, pero se hubiera reducido aún considerablemente, si algunos de los proyectos más importantes de carreteras preparados por orden de V. E., ó en la Administración anterior, no hubieran quedado aplazados.

Saludo respetuosamente á V. E.

Eduardo García de Zúñiga.

I. — OBRAS REALIZADAS

A) Camino de Toledo á Minas. — La carretera de Toledo á Pando fué recibida definitivamente con fecha 8 de Setiembre. La longitud total de esta carretera es de 9.283m4. En ella las únicas obras de arte importantes son los puentes de Piedritas y Frasquito, que habían quedado terminadas ya en 1907.

De Pando á Solís Grande, la construcción de los trozos de carretera proyectados no se ha iniciado aún. Las obras de arte más importantes de este trayecto son las siguientes, que se hallan todas en construcción:

1.° Puente de Piedra del Toro, de hormigón, de dos arcos de 6 metros de luz cada uno. Obra contratada el 10 de Diciembre de 1908 con los señores Tosi y Casterés. El costo de la obra es de $ 14.967,33.

2.° Puente de Solís Chico, consta de cinco tramos de 30 m 90. Las mamposterías fueron contratadas con los señores Tosi y Casterés el 2 de Octubre de 1907, en la cantidad de $ 28.861,50. Estas obras han sido terminadas completamente, habiéndose invertido en ellas y en las de acceso, $ 39.708,48.

3.° Puente de Cueva del Tigre: 5 tramos de cemento armado de 9 metros. La obra y sus terraplenes de acceso se contrataron el 27 de Noviembre de 1907 con los señores Monteverde y Fabini por la suma de $ 20.736.00. Esta obra se halla casi terminada. Se ha invertido en ella hasta el 31 de Diciembre, $ 10.260.00.

4.° Puentes del Sauce y Solís Grande. El primero consta de un arco de cemento armado de 38 metros y el segundo de dos de 28 m 90 y uno de 57 m 80. Se contrataron el 20 de Febrero de

1908 con los señores Monteverde y Fabini por la suma de $ 74.811.36. Lo invertido hasta el 31 de Diciembre alcanzó á $ 17.716.96.

De Solís á Minas se han hecho los estudios de las principales obras de arte y reparaciones del camino.

B) Carretera de Toledo á San Jacinto. — En esta carretera. á causa rescisión del contrato Martinelli sólo se ha construído un kilómetro de macadam. Total construído: 5 kilómetros.

C) Carretera de Las Piedras á Guadalupe. — De una longitud total de 23.906 m. 15. Fué contratada con la Empresa Scala y C.ª el 17 de Marzo de 1906. Quedó completamente terminada en 23 de Agosto de 1908. Lo invertido en total es de $ 239.771.40; de esa suma corresponde al año 1908. $ 100.644.95.

D) Carretera de Guadalupe á Santa Lucía y Paso de Pache. — Fué contratada con el señor J. Martinelli el 17 de Noviembre de 1906. por $ 10.400.00 el kilómetro. La rescisión del contrato interrumpió la prosecución de las obras cuando sólo había construídos 11.800 metros de macadam terminado.

E) Puentes de Canelón Grande y Canelón Chico (Paso de Picón y Espinosa). — Contratados el 23 de Octubre de 1907, con los señores Monteverde y Fabini por la suma de $ 54.000.00. El primero consta de tres tramos rectos de cemento armado de 19 m 50. El segundo, de un arco también de cemento armado. de 35 metros. Estas dos obras están casi terminadas. Lo invertido en ellas hasta el 31 de Diciembre alcanza á $ 30.720.95.

F) Carretera de acceso á la Estación Santa Lucía. — De una longitud de 288 metros. Construída por Administración quedó terminada en Octubre de 1908. Su costo resultó de $ 2.446.83.

G) Obras en los caminos de Santa Lucía á San José y de San José á Belastiquí. — Las obras de arte en el primero de dichos caminos. contratados con los señores Monteverde y Fabini, quedaron totalmente terminadas. Además se ejecutaron las siguientes obras por Administración: 348m. de macadam en la cañada Hita-Pérez; 302m. de macadam en Hita-Capurro; pequeña obra de arte con los terraplenes de acceso en la cañada Pérez-Siglinti y una extensión de macadam de 355 m.; y otras obras de menor importancia. En el segundo camino sólo se han hecho algunas pequeñas alcantarillas y reparaciones generales. Finalmente se contrató el 27 de Noviembre de 1908 con los señores Stelardo y Mayora un trozo de carretera entre

el puente de San José y el arroyo Raigón. (longitud: Km. 2.584. Costo: pesos veinte mil novecientos catorce con cincuenta y dos centésimos, $ 20.914.52).

H) Puente sobre el Paso de la Balsa en el río San José. — Contratista señor A. Sosa Días. Todas las obras de insfrastructura y los accesos macadamizados fueron recibidos el 2 de Junio de 1908. El montaje de los tramos contratado con el mismo señor Sosa Días está casi terminado. El puente consta de cuatro tramos de 51m91 y cinco de 25m90. Lo invertido hasta el 31 de Diciembre en esta obra alcanza á $ 183.222.01.

I) Puente sobre el Santa Lucía en el Paso de Pache. — Cuatro tramos de hierro de 50 m. y rampas de acceso de madera (39 tramos de 5 m). La construcción de las pilas, rampas y carreteras de acceso fué contratada el 14 de Diciembre de 1906 con el señor A. Sosa Días, en la suma de $ 203.903.00. Aunque esta obra se empezó á construir en 1907, puede decirse que la casi totalidad de los trabajos se llevó á cabo en 1908. Invertido hasta el 31 de Diciembre: $ 164.565.54. La superstructura metálica aún no ha sido contratada.

J) Puente de Mendoza. — Cuatro tramos de 25m. Las obras de mampostería y acceso se contrataron con los señores Tosi y Casterés el 3 de Abril de 1908, por $ 37.016.07. La provisión de la superstructura metálica de este puente y del de Solís Chico, será contratada con las Fábricas Unidas de Augsburg y Nürnberg, cuya propuesta importa $ 19.783.50.

Hasta ahora se ha invertido en esta obra, $ 8.852.98.

K) Puentes sobre la Cañada del Cerro, el Arroyo Juncal y el río Santa Lucía Chico. — El primero de dos arcos de hormigón, de 6m de luz; el segundo de un tramo recto, de 30m; el tercero de tres tramos de 50m y cinco de 30m. Las tres obras (con excepción de la parte metálica) fueron contratadas con don F. Mazzuchelli el 11 de Marzo de 1908, por la suma de $ 67.109.54. He aquí lo invertido hasta el 31 de Diciembre en cada una de estas tres obras, que se hallan ya bastante adelantadas: Cañada del Cerro, $ 4.064.41; Arroyo de Juncal, $ 9.546.37; río Santa Lucía Chico, $ 9.459.52.

L) Puente sobre el Bequeló. — Las mamposterías y accesos fueron contratadas con los señores Tosi y Casterés el 13 de Noviembre de 1906, por precios unitarios. El siete de Octubre de 1908 quedaba ella terminada con un costo de $ 49.042,65. Los tramos metálicos fueron adquiridos de la United States

Steel Products Export C.° y su montaje contratado con los señores Descalzi y Rotta el 10 de Noviembre de 1908. La obra estará completa dentro de tres meses más ó menos.

M) Puente del San Salvador. — Cuatro tramos de 40m. Los estribos y pilas y las obras de acceso fueron contratadas con el señor Enrique Broggi el 1.° de Febrero de 1908, en $ 38.585,91. Las obras contratadas tocan ya á su término, habiéndose invertido en ellas hasta el 31 de Diciembre, la suma de $ 26.835,00.

N) Puente sobre el Arroyo de Porongos. — Cinco tramos de 25 m 90. La mampostería y accesos fueron contratados con el señor Mazzuchelli el 17 de Mayo de 1907, por $ 53.417,93. Los tramos se adquirieron de U. S. Steel Products Export C.° y su montaje así como la construcción del piso y sobre-piso de madera se contrató con los señores Merguin y C.ª el 18 de Setiembre de 1908, en la suma de $ 7.402.00. En esta obra, que está ya casi concluída se invirtió hasta el 31 de Diciembre, la suma de $ 67.815.68.

O) Puente sobre el Río Olimar. — De madera; consta de 17 tramos de 5 m 30. Esta obra, cuyo costo fué de $ 28.712.00 se libró al tránsito el 2 de Marzo de 1908.

P) Puente giratorio sobre el Arroyo Las Vacas. — Dos tramos fijos de 19m y uno giratorio de 36m. El material de acero de la superestructura se contrató con las Fábricas Unidas de Augsburg y Nürnberg el 29 de Noviembre de 1907, en la suma de $ 10.290.00 y se halla todo al pie de obra. Las mamposterías y accesos se construirán por Administración en virtud del decreto de 17 de Diciembre de 1908. Estas últimas obras se hallan presupuestadas en $ 35.320.39. Lo invertido hasta el 31 de Diciembre alcanza á $ 12.457.44.

II. — OBRAS PROYECTADAS

Las principales obras en proyecto son: el puente sobre la Barra de Santa Lucía (tres tramos de 100m fijos, tres de 45m también fijos y un tramo giratorio de 60m); puente de cemento armado sobre el Arroyo del Sauce en la carretera de Toledo á San Jacinto. (cuatro tramos de 15 m. de luz). Hay además un número considerable de proyectos estudiados en 1907 y que no se han realizado.

III. — OBRAS EN ESTUDIO

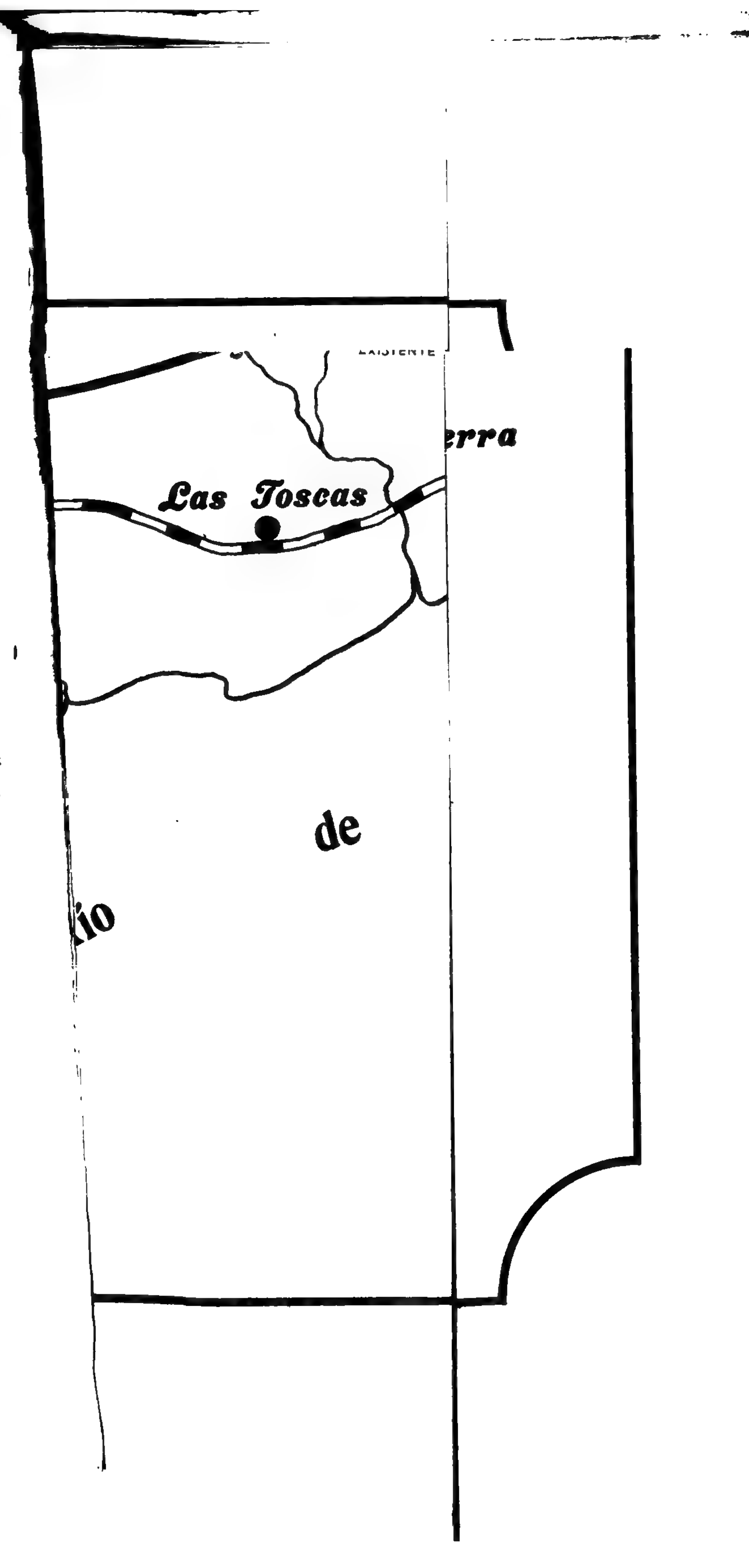
Apertura de una carretera entre Solís y Minas, comprendiéndose en ella dos puentes sobre los arroyos La Plata y San Francisco; puentes sobre los arroyos Conventos y Fraile Muerto (de cemento armado); puente sobre el arroyo Cagancha (dos tramos metálicos de 25 m 90).

IV. — INSPECCIONES TÉCNICAS REGIONALES

No se ha emprendido obras importantes durante el año 1908. El total invertido en obras de vialidad bajo la dirección de estas Oficinas, fué de $ 302.759,77 (excluyendo el Departamento de Maldonado, del que no se han recibido datos). Esa suma se ha empleado en reparaciones corrientes y en la construcción de pequeños trozos de carretera y pequeñas obras de arte. Los estados y memorias originales se agregan también, así como un gran número de vistas fotográficas.

Montevideo, 15 de Enero de 1909.

Eduardo García de Zúñiga.


Las Toscas
erra
de
io

Puentes y obras de arte más importantes construídos, en construcción y en estudio

PLANO A

NÚMERO	DESIGNACIÓN DE LA OBRA	TIPO DE CONSTRUCCIÓN Y MATERIALES ADOPTADOS	DEPARTAMENTO	NÚMERO DE TRAMOS Ó ARCOS Y LUZ DE CADA UNO	LONGITUD TOTAL m.l.
1	Sobre el Río San José; camino de San Juan Bautista á San José	Pilas y estribos de fábrica y tramos de acero	San José	4 de 51m90 y 5 » 25m90	338.07
2	» Arroyo Raigón; id. id. id. id. id.	Estribos de hormigón y pilas y tramos rectos de cemento armado	id.	1 » 6m	6.—
3	» » Sauce Chico; id id. id. id. id	id id. id. id. id. id	id.	2 » 6m	12.—
4					
5	» » Zanja Honda; id. id. id. id. id	id. id. id. id. id. id.	id.	2 » 6m	12.—
6	» » Cagancha; id. id. id. id. id.	id. y pilas de fábrica y tramos metálicos	id.	2 » 25m90	51.80
7	» la Cañada Figueroa; id. id. id. id. id.	id. de hormigón y pilas y tramos rectos de cemento armado	id.	1 » 4m50	4.50
8	» el Arroyo Las Pajas; id. id. id. id. id.	id. id. id. id. id. id	id.	3 » 6m	18.—
9	» la Cañada Alcalde; id. id. id. id. id.	id. id. id. id. id. id	id.	1 » 6m	6.—
10	» » Capurro; id. id. id. id. id.	id. id. id. id. id. id	id.	2 » 6m	12.—
11	» » Pérez; id. id. id. id. id.	id. id. id. id. id. id	id.	1 » 6m	6.—
12	» el Río Santa Lucía Chico; camino de Paso de Pache á Florida	id. y pilas de fábrica y tramos metálicos	Florida	3 » 50m y 5 » 30m	300.—
13	» Arroyo Juncal; id. id. id. id.	id. id. id. id. id. id	id.	1 » 30m	30.—
14	» Cañada del Cerro, id. id. id. id.	Hormigón en arco	id.	2 » 6m	12.—
15	» Arroyo Mendoza; id. id. id. id.	Estribos y pilas de fábrica y tramos metálicos	id.	4 » 25m	100.—
16	» Río Santa Lucía en el Paso de Pache	Pilas y tramos metálicos y zampas de madera	Canelones-Florida	4 » 50m y 39 » 5m	406.70
17	» Arroyo Canelón Grande; carretera de Guadalupe al Paso de Pache	Cemento armado, tramos rectos	Canelones	3 » 19m50	58.50
18	» Arroyo Canelón Chico; id. id. id. id.	id. id. en arco	id.	1 » 35m	35.
19	» » Colorado; id. Las Piedras á Guadalupe	Hormigón en arco	id.	2 » 6m	12.—

20	Sobre Arroyo Pando; camino de Toledo á San Jacinto	Pilas y estribos de hormigón y tramos rectos de cemento armado	Canelones	7 de 15m	113.40
21	» » Sauce; id. id. id.	id. id. id. id. id. id	id.	4 » 15m	64.20
22	» » Sauce; ramal del camino á San Jacinto y Pueblo Sauce	id. id. id. id. id. id	id.	1 » 15m	15.—
23	» » Solis Grande; id. de Mosquitos á Solis	Cemento armado, en arco	Canelones-Minas	1 » 57m80 y 2 » 28m90	120.—
24	» » Sauce; id. id. id	id. id. id. id	Canelones	1 » 38m	38.—
25	» » Cueva del Tigre; id. id. id	id. id. tramos rectos	id.	5 » 9m	46.20
26	» » Solis Chico; id. Pando á Mosquitos	Estribos y pilas de fábrica y tramos de acero	id.	5 » 30m90	154.50
27	» » Piedra del Toro; id. id. id	Hormigón, en arco	id.	2 » 6m	12.—
28	» » Piedritas; id. Toledo á Pando	Cemento armado, tramos rectos	id.	3 » 9m	27.—
29	» » Frasquito; id. id. id	id. id. id. id	id	2 » 9m	18.—

PLANO B

30	Sobre el Arroyo Bequeló en el Paso de la Machuca	Pilas y estribos de fábrica y tramos de acero	Soriano	5 de 30m90	154.50
31	» Río S. Salvador; camino de Mercedes á Dolores.	id. id. id. id. id	id.	4 » 40m	160.—
32	» Arroyo de las Vacas, frente al pueblo del Carmelo	id. id. id. id.. giratorio	Colonia	2 fijos de 19m y 1 girat. de 36m	76.—
33	» Río Queguay; camino de la Parada de Piñera al punto de la bifurcación de los caminos al Salto y Rivera	id. id. id. id. id	Paysandú	1 de 80m y 2 » 60m	200.—
34	» Arroyo Porongos; id. de Trinidad á Durazno..	id. id. id. id. id	Flores	5 » 25m90	129.50
35	» Río Olimar; id. de Nico Pérez á Treinta y Tres	Madera. tramos rectos	Treinta y Tres	17 » 5m30	80.10
36	» Río Santa Lucía, en la Barra	Pilas y estribos de mampostería y tramos de acero, giratorio	Montevideo-S.José	3 » 100m y 3 » 45m fijos y 1 » 60m girat.	495.—

Montevideo, 15 de Enero de 1909.

Eduardo García de Zúñiga.

RESUMEN general de las obras proyectadas, realizadas, en estudio y terminadas, hasta el 31 de Diciembre de 1908 inclusive, con determinación de lo invertido en las mismas, así como de lo invertido en los Presupuestos y diversos gastos de la Inspección autorizados por Resoluciones especiales del S. G.

NÚMERO	OBRAS CONTRATADAS Y ACTUALMENTE EN EJECUCIÓN	DESCRIPCIÓN DE LAS OBRAS	COSTO PARCIAL	TOTALES	INVERTIDO HASTA EL 31 DE DICIEMBRE DE 1907	INVERTIDO DURANTE EL AÑO 1908	INVERTIDO HASTA EL 31 DE DICIEMBRE DE 1908	VENCIMIENTOS DE LOS CONTRATOS	CONTRATISTAS DE LAS OBRAS
1	Carretera de Toledo á Pando:								
	1.° Afirmado	9 kilómetros de carretera	$ 76.430 —					9 Dic. 1907	V. Scala y C.ª
	2.° Puentes	Puentes de Piedritas y Frasquito de 18 y 27 metros de luz cada uno	» 13.300 —						
	3.° Imprevistos		» 10.395 20	$ 100.125 20	$ 86.552 45	$ 13 572 75	$ 100.125 20		
2	Carretera de Las Piedras á Guadalupe:								
	1.° Afirmado	24 kmts. de carretera	$ 233.406 —					9 Ag. 1908	V. Scala y C.ª
	2.° Imprevistos		» 23.340 —	» 256.746 —	» 189.126 45	» 100 644 95	» 289.771 40		
3	Carreteras de Toledo á San Jacinto y Sauce y de Guadalupe á San Juan Bautista y Paso de Pache:								
	1.° Afirmado	65 kmts. de carretera	$ 676.156 —					17 Nov. 1908	Martinelli y C.ª
	2.° Imprevistos		» 67.615 —	» 743.771 —	» 95.229 63	» 128.191 63	» 223.421 26		
4	Carretera de acceso al Puente sumergible sobre el Santa Lucía (camino de Santa Lucía á San José):								

	1.° Afirmado	900 metros de carretera..	$ 6.224 —						
	2.° Imprevistos		» 622 —						
	3.° Obras de defensa		» 835 15						
	4.° Aumento de obras....		» 2.662 86	» 9.848 51	» 8.348 51	» 1.500 —	» 9.848 51	7 Ag. 1907	F. Donato
5	Puente de Pache sobre el Río Santa Lucía:								
	1.° Tramos	4 metálicos de mts. 50 c/u. de hierro							
	2.° Pilas								
	3.° Rampas	2 de madera con 39 tramos de 5 mts. 50 c/u..	$ 208.903 —					18 Nov. 1908	A. Sosa Días
	4.° Accesos...............	2322 mts. de carretera....							
	5.° Tramos metálic. y piso		» 49.315 —						
	6.° Imprevistos		» 25.320 —	» 278.538 —	» 47.369 08	» 117.196 46	» 164.565 54		
6	Caminos de Sta. Lucía á S. José, de S. José á Belastiqui y obras anexas:								
	1.° Un puente	de 18 mts. de luz.........							
	2.° Tres puentes	de 18 mts. de luz c/u							
	3.° Tres puentes	de 6 mts. de luz c/u	$ 31.300 —					29 Ag. 1907	Monteverde y Fabini
	4.° Una alcantarilla......	de 4.50 de luz							
	5.° Imprevistos		» 7.129 72						
	6.° Obras por Administrac.		» 75.222 24	» 113.651 96	» 78.513 09	» 33.521 16	» 112.034 25		
7	Puente sobre el Arroyo Bequeló:								
	1.° Pilas y estribos	de mampostería							
	2.° Accesos...............	899 mts. de carretera con 2 puentecitos de 6 mts. de luz..................	$ 49.042 65					10 Feb. 1908	L. J. Tosi
	3.° Tramos	5 de 30 mts. 78 c/u........	» 7.680 70						
	4.° Montaje y piso........		» 16.997 91						Descalzi y Rota
	5.° Imprevistos		» 848 89	» 74.570 16	» 23.034 18	» 28.505 03	» 51.529 21		
		Transporte....		$ 1:577.245 83	$ 478.168 59	$ 243.131 98	$ 901.300 87		

NÚMERO	OBRAS CONTRATADAS Y ACTUALMENTE EN EJECUCIÓN	DESCRIPCIÓN DE LAS OBRAS	COSTO PARCIAL	TOTALES	INVERTIDO HASTA EL 31 DE DICIEMBRE DE 1907	INVERTIDO DURANTE EL AÑO 1908	INVERTIDO HASTA EL 31 DE DICIEMBRE DE 1908	VENCIMIENTOS DE LOS CONTRATOS	CONTRATISTAS DE LAS OBRAS
		Transporte....		$ 1:577.245 83	$ 478.168 89	$ 423.181 98	$ 901.300 87		
8	Puente sobre el Río Olimar:								
	1.° Un puente............	de madera...............							
	2.° Tramos...............	15 de 5 mts. 80 c/u.......	» 17.050 —					31 My. 1907	Pedro Aguirre
	3.° Obras por Administración.................		» 7.250 39						
9	4.° Imprevistos...........		» 4.411 74	» 28.712 18	» 28.712 18		» 28.712 18		
	Obras en el pueblo de Las Piedras, empalme con la carretera á Guadalupe. Obras por Administración..............		$ 5.146 —	» 5 146 —	» 5.000 —	» 146 —	» 5.146 —		
10	Puentes sobre los Arroyos Canelón Grande y Chico:								
	1.° Canelón Grande.......	Cemento armado, 3 tramos de mts. 19.50 c/u.	$ 54.000 —					11 Ab. 1909	Monteverde y Fabini
	2.° Canelón Chico........	Cemento armado, 1 arco de 35 mts. de luz......							
	3.° Imprevistos...........		» 5.400 —	» 59.400 —		» 30.720 95	» 30 720 95		
11	Puente sobre el Solís Chico:								
	1.° Tramos y piso........	5 metálicos de mts. 30.78 de luz c/u.............	$ 26.892 07					28 Nov. 1908	Tosi y Castorés
	2.° Pilas y estribos........	de mampostería..........	» 28.861 50						
	3.° Accesos...............	Carretera................	» 33.432 06						
	4.° Imprevistos...........		» 7.255 95	» 96.441 58		» 30.708 48	» 30.708 48		

12	Puentes sobre los Arroyos Solís Grande y Sauce:								
	1.° Solís Grande	1 arco de 57 mts. 30 y 2 id. de 28 mts. 90.......							
	a Accesos	311 mts. 54 de carretera .	$ 74.811 36						Monteverde y Fabini
	2.° Sauce	1 arco de 38 mts							
	a Pilas y estribos	de mampostería							
	b Accesos	481 mts. de carretera							
	3.° Imprevistos		» 3.740 —	$ 78.551 36		$ 17.716 96	$ 17.716 96		
13	Puente sobre el Arroyo Cueva del Tigre:								
	1.° Tramos	5 rectos de 9 metros de luz c/u	$ 20.736 40						Monteverde y Fabini
	2.° Accesos	338 mts. de carretera							
	3.° Imprevistos		» 2.073 64	» 22.810 04		» 10.260 —	» 10.260 —		
14	Puente sobre el Arroyo de Las Vacas:								
	1.° Tramos.	2 fijos de mts. 18 de luz.							
	2.° Tramo	1 giratorio de 30 metros de largo	$ 10.290 —						E. Pérrier
	3.° Pilas y estribos	de mampostería	» 31.050 08						
	4.° Accesos			» 41.340 08		» 10.480 42	» 10.480 42		
15	Puente sobre el Río San Salvador:								
	1.° Tramos	4 de acero de 40 mts. de largo c/u..............	$ 31.328 —						
	2.° Piso								
	3.° Pilas y estribos	de mampostería	» 38.565 91					Julio 1909	E. Broggi
	4.° Accesos	998 mts. 61 de carretera ..							
	5.° Expropiaciones		» 409 50						
	6.° Imprevistos		» 7.062 44	» 77.365 85		» 26.865 —	» 26.865 —		
		Transporte....		$ 1:997.008 87	$ 511.880 52	$ 558.997.79	$ 1:070.878.31		

NÚMERO	OBRAS CONTRATADAS Y ACTUALMENTE EN EJECUCIÓN	DESCRIPCIÓN DE LAS OBRAS	COSTO PARCIAL	TOTALES	INVERTIDO HASTA EL 31 DE DICIEMBRE DE 1907	INVERTIDO DURANTE EL AÑO 1908	INVERTIDO HASTA EL 31 DE DICIEMBRE DE 1908	VENCIMIENTOS DE LOS CONTRATOS	CONTRATISTAS DE LAS OBRAS
		Transporte....		$ 1:997.002 37	$ 511.880 52	$ 558.997 79	$ 1:070.878 31		
16	Puente sobre el Arroyo Mendoza:								
	1.° Tramos	4 metálicos de mts. 25 c/u	» 15.597 32						
	2.° Pilas..................	de mampostería							
	3.° Accesos		» 37.016 07					26 Jun. 1909	Tosi y Casterés
	4.° Expropiaciones		» 169 33						
	5.° Imprevistos		» 5.280 82	» 58.063 54		» 8.852 98	» 8.852 98		
17	Puentes sobre el Arroyo Sta. Lucía Chico y Cañadas de Juncal y Cerro:								
	1.° Santa Lucía Chico....	5 tramos de 30 metros y 3 » » 50 »	$ 58.111 70						
	2.° Juncal................	1 » » 30 »	» 5.178 74						
	3.° Accesos y mampostería para los 3 puentes.		» 67.109 54					7 Set. 1909	F. Mazzuchelli
	4.° Imprevistos		» 18.540 —						
	5.° Expropiaciones		» 2.849 77	» 151.789 75		» 28.070 50	» 28.070 50		
18	Puente sobre el Arroyo Piedra del Toro:								
	1.° Puente................	de hormigón, de dos tramos de 6 mts. c/u	$ 14.967 33						Tosi y Casterés
	2.° Accesos...............	mts. 321.28 de carretera..							
	3.° Imprevistos y expropiaciones		» 1.496 73	» 16.464 06					
19	Carretera de Raigón al puente sobre el Río San José:								

	1.° Afirmado	mts. 2584 de carretera....	» 20.914 52						Stelardo y Mayora
	2.° Imprevistos y expropiaciones..............		» 2.091 45	» 23.005 97					
20	Puente sobre el Río San José:								
	1.° Pilas y estribos........	de mampostería							
	Accesos	899 mts. de carretera	$ 125.058 94					4 Nov. 1907	A. Sosa Dias
	2.° Tramos	5 de 25 mts. 90 y 4 de 51 mts. 91	» 23.886 04						
	3.° Madera		» 20.502 —						J. B. Bidegaray
	4.° Montaje................		» 26.207 —						A. Sosa Dias
	5.° Fletes de tramos, maderas, etc		» 3.841 49						
	6.° Imprevistos, etc.......		» 2.335 45	» 201.775 92	» 128.381 90	» 59.840 11	» 183.222 01		
21	Puente sobre el Arroyo Porongos:								
	1.° Tramos	5 de mts. 25.90 c/u	$ 7.705 80						
	2.° Madera		» 7.988 88						J. B. Bidegaray
	3.° Montaje		» 7.397 33						Merguin y C.°
	4.° Fletes		» 1.005 26						
	5.° Pilas y accesos........	de mampostería, 1320 metros de carretera	» 56.483 14						F. Mazzuchelli
	6.° Imprevistos		» 1.533 62	» 82.064 03	» 34.987 64	» 33.428 04	» 67.815 68		
				$ 2.530.186 14	$ 669.650 06	$ 684.189 42	$ 1.353.839 48		
	OBRAS PROYECTADAS								
1	Puente sobre el Arroyo Sauce	1 tramo de mts. 23.50 de luz	$ 8.863 69						
2	Puente sobre el Arroyo Matasiete	1 tramo de mts. 25.60 de luz	» 12.566 82						
		Transporte....	$ 21.430 51						

NÚMERO	OBRAS PROYECTADAS	DESCRIPCIÓN DE LAS OBRAS	COSTO PARCIAL	TOTALES	INVERTIDO HASTA EL 31 DE DICIEMBRE DE 1907	INVERTIDO DURANTE EL AÑO 1908	INVERTIDO HASTA EL 31 DE DICIEMBRE DE 1908	VENCIMIENTOS DE LOS CONTRATOS	CONTRATISTAS DE LAS OBRAS
		Transporte....	$ 21.430 51						
3	Puente sobre el Pantanoso	1 tramo de mts. 25.60 de luz	» 11.162 20						
4	Puente sobre el Arroyo Pando.................		» 33.874 89						
	Imprevistos..............		» 5.267 40	$ 71.285 —					
5	Puente sobre el Queguay		$ 208.687 13	» 208.687 13					
6	Puente sobre el Sauce en la carretera de Toledo á San Jacinto		$ 27.299 87	» 27.299 87					
7	Carretera de Pando á Mosquitos	26 kmts. de carretera.....	$ 260.000 —						
	Imprevistos................		» 28.000 —	» 288.000 —					
8	Carretera de Paso de Pache á Florida..........	kmts. 15.447 de carretera.	$ 162.162 —						
	Imprevistos................		» 16.216 20	» 178.378 20					
9	Carretera de Mosquitos á Solís	kmts. 18.884 de cartetera.	$ 198.282 —						
	Imprevistos................		» 19.828 20	» 218.110 20					
					$ 984.709 90				
	OBRAS EN ESTUDIO								
1	Puente sobre el Colla								
2	Puente sobre el Maciel...								
3	Puente sobre la Barra del Río Santa Lucía. (Pro-								

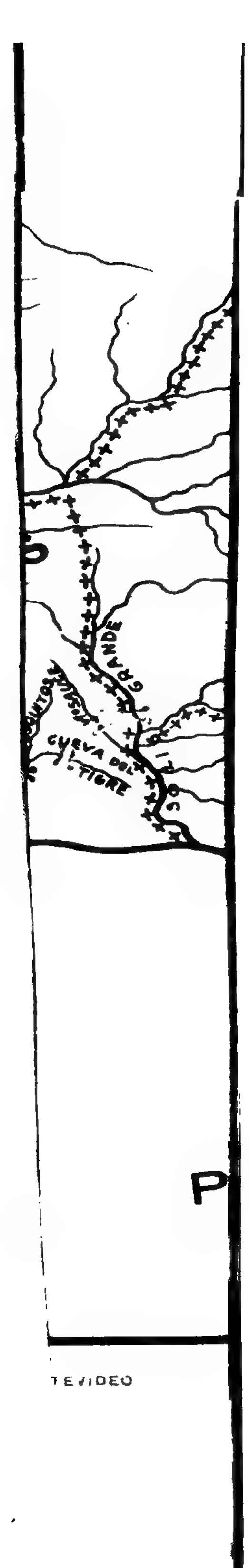
	longación de la carretera de Montevideo á la Barra)..............							
4	Puente sobre el Arroyo Pando. (Carretera á San Jacinto)...........							
5	Puente sobre el Sauce. (Carretera al Sauce)...							
6	Puente sobre el Totoral..							
7	Puente sobre el Cagancha							
8	Carretera de Solís á Minas							
9	Puente s/ el S. Francisco.							
10	Puente sobre el Arroyo La Plata..............							
11	Puente s/ el Fraile Muerto							
12	Puente sobre el Conventos							
	PRESUPUESTOS, GASTOS GENERALES Y DE ESTUDIO							
	a) Construcción de Puentes y Carreteras:							
	1.° Sueldos................				$ 87.473 53	$ 60.011 31	$ 147.484 84	
	2.° Jornales				» 5.613 63	» 2.321 63	» 7.935 26	
	3.° Gastos de oficina, imprevistos, etc...........				» 10.006 29	» 5.535 99	» 15.542 28	
	4.° Gastos de manutención				» 3.165 85	» 1.610 37	» 4.776 22	
	5.° Alquileres				» 114 —	» 993 45	» 1.107 45	
	6.° Devolución de sueldos (vertido en el Banco de la República)......					» 450	» 450 —	
					$ 106.373 30	$ 70.922 75	$ 177.296 05	

Número	Presupuestos, gastos generales y de estudio	Descripción de las obras	Costo parcial	Totales	Invertido hasta el 31 de diciembre de 1907	Invertido durante el año 1908	Invertido hasta el 31 de diciembre de 1908	Vencimientos de los contratos	Contratistas de las obras
	b) Conservación de Carreteras:								
	Presupuestos, jornales, &				$ 3.234 72	$ 16.678 82	$ 19.913 54		
	Gastos generales, comprendidos las herramientas, cilindros, útiles, mobiliarios, gastos de oficina, etc., pagados por órdenes especiales.				$ 39.500 63	$ 854 50	$ 40.355 13		
	INVERTIDO EN ESTUDIOS								
	Puentes sobre Las Vacas, Solís Grande y Colla (abonados por Resoluciones especiales)				$ 1.683 36		$ 1.683 36		
	Obras, cuyo importe se abonaron por Resoluciones especiales del S. Gobierno:								
	1.° Carretera La Paz-Las Piedras (entregas á la Comision de Vecinos).				$ 8.055 26		$ 8.055 26		
	2.° Acceso al puente de Las Piedras: Jornales, etc				» 2.138 02		» 2.138 02		
					$ 10.193 28		$ 10.193 28		

V.° B.°
Eduardo García de Zúñiga.

Montevideo, Enero 15 de 1909.

A. Campos Vedia.


GRANDE
CUEVA DEL
TIGRE
P
TEVIDEO

II

ASUNTOS DIVERSOS

Vialidad Nacional

REGLAMENTO PARA LA ORGANIZACIÓN Y SERVICIO DEL PERSONAL DESTINADO Á LA CONSERVACIÓN DE LAS CARRETERAS DEL ESTADO

Organización General

Artículo 1.° La conservación de las carreteras á que se refiere esta reglamentación, estará á cargo de la Inspección General de Vialidad, la cual propondrá al Ministerio de Obras Públicas el personal destinado á la vigilancia é inspección, lo mismo que á dirigir y proyectar las obras que sea necesario realizar.

Art 2.° Los ingenieros encargados de la conservación y empleados subalternos que se destinen al servicio de conservación y reparación, se ocuparán de él pura y exclusivamente, debiendo en consecuencia ser relevados de cualquier otro cargo que se hallen desempeñando.

Art. 3.° Los ingenieros tendrán á sus órdenes uno ó más ayudantes, quienes á su vez serán auxiliados por los sobrestantes agregados á esta clase de servicios.

Art. 4.° Los ingenieros se entenderán en todo lo que se relacione con el servicio á su cargo con el Inspector de Vialidad, del cual dependerán directamente.

Art. 5.° La Inspección General de Vialidad organizará el personal, designando á cada uno de los empleados nombrados el punto de residencia más á propósito para el mejor cumplimiento de sus obligaciones.

Art. 6.° Los ingenieros harán en las obras cuantas inspecciones sean necesarias para conseguir el buen funcionamiento del servicio, darán á los empleados las instruccionees convenientes, prepararán los presupuestos anuales, tramitarán los asuntos y pondrán su conformidad en las cuentas de gastos y demás documentos que formulen los ayudantes, documentos que elevarán á la Inspección General de Vialidad.

Art. 7.° Los ayudantes visitarán las carreteras á su cargo con la frecuencia que determine su jefe inmediato; revisarán las libretas, darán órdenes, controlarán el trabajo producido y formularán las listas de gastos y demás documentos de contabilidad, así como los resúmenes mensuales de obras y gastos, y los certificados de recepción de acopios.

Art. 8.° Los sobrestantes auxiliarán á los ayudantes en sus tareas, y estarán obligados á permanecer constantemente sobre los trabajos que se realicen, ejerciendo la vigilancia debida, para que sean cumplidas las órdenes é instrucciones que reciban de sus jefes.

Art. 9.° Los peones camineros estarán encargados de la mano de obra y vigilancia relativa á la conservación de las carreteras, correspondiéndole á cada uno de ellos una extensión de 5 kilómetros. Podrá sin embargo, á propuesta de la Inspección General de Vialidad, aumentarse ó disminuirse el personal en los puntos cuyas circunstancias así lo reclamen.

Art. 10. Quince ó veinte kilómetros consecutivos de carretera formarán un trozo, de que será jefe un peón-capataz. Este y los demás peones del mismo trozo compondrán una cuadrilla.

Art. 11. Cuando por causas excepcionales el peón-capataz y los peones camineros de un trozo no sean suficientes para su conservación, se reforzará la cuadrilla con peones auxiliares.

El ingeniero, previa consulta del Inspector General de Vialidad, señalará el número de éstos, el jornal que han de ganar y el tiempo de su permanencia. Los ayudantes ó los sobrestantes los admitirán, distribuirán y despedirán conforme á las instrucciones que reciban al efecto.

Art. 12. El nombramiento de los peones capataces y peones camineros corresponde al Ministerio de Obras Públicas á propuesta de la Inspección General de Vialidad.

Art. 13. Para ser admitido peón caminero se necesita contar á lo menos veinte años de edad y no pasar de treinta y cinco, no tener impedimento físico alguno para el trabajo y acreditar

buena conducta del jefe á cuyas órdenes haya servido. Serán preferidos los que hayan trabajado en obras de carretera á satisfacción de los ingenieros, y los que sepan leer y escribir.

Art. 14. El peón-capataz deberá saber leer y escribir y será elegido entre los peones camineros que se hayan distinguido por su celo, buena conducta é inteligencia.

Art. 15. Los peones-capataces y peones camineros residirán en sus respectivos trozos siempre que haya proporción para ello, de lo contrario, en los puntos más próximos que señale el ingeniero.

Art. 16. Todos los peones llevarán constantemente durante el trabajo, como distintivo, una chapa de metal en el sombrero, que les será suministrada por la Administración; esa chapa llevará como única leyenda, una de las siguientes: " Peón-capataz ", " Peón-caminero ".

Llevarán también consigo un jalón indicador, con el regatón de hierro y una tablilla en el extremo superior, en la que se indicará la numeración de los kilómetros que correspondan á los respectivos trozos.

Art. 17. Desde el 1.° de Mayo al 1.° de Setiembre los peones capataces y peones camineros deberán permanecer en la carretera desde las 7 a. m. á las 5 p. m. y el resto del año desde las 6 a. m. hasta las 6 p. m.

Deberán desayunarse y almorzar en el camino á las horas que indicará el Ingeniero. Las horas de descanso que se señalen para el desayuno y almuerzo, no excederán de dos durante los meses de Invierno citados, y de tres en el resto del año. La distribución de las horas de trabajo podrá variarse en los días de grandes calores.

Art. 18. Las lluvias y demás intemperies no podrán servir de pretexto á los peones capataces y peones camineros para ausentarse del camino; deberán al contrario redoblar su celo y actividad para evitar todo desperfecto ó accidente personal que pueda ocurrir en las obras.

De los peones-capataces

Artículo 19. El peón capataz, será jefe inmediato de los peones camineros y auxiliares de su cuadrilla.

Art. 20. Además de las obligaciones siguientes y de las que se les imponen en los artículos que van á continuación, los peones

capataces estarán sujetos en un todo á lo que se establece para los peones camineros:

1.º Acompañar dentro de su trozo á los Ingenieros, Ayudantes y sobrestantes cuando así lo dispongan.
2.º Recibir las órdenes para su cuadrilla, comunicándolas á los peones camineros y cuidar de que se cumplan, así como las demás obligaciones.
3.º Dirigir, con arreglo á las instrucciones de su inmediato jefe, los trabajos señalados á los peones camineros y á los auxiliares cuando los haya.
4.º Recorrer su trozo á lo menos una vez por semana y siempre que el Ingeniero determine.
5.º Dar parte por escrito á su jefe inmediato de las faltas que cometan los peones y todo cuanto ocurra en los kilómetros puestos á su cuidado.
6.º Formar las listas de haberes de los peones camineros y de los jornales que devenguen los auxiliares.
7.º Cuidar las herramientas, materiales, útiles y demás efectos del servicio que existan en poder de los peones de su cuadrilla ó dentro de su trozo, procurando su buen uso y conservación.

Art. 21. Los peones-capataces tendrán una extensión de carreteras más corta que las de los peones camineros, para que les sea posible llenar las obligaciones especiales que se le imponen.

Art. 22. Cuando el capataz se instale por primera vez en su trozo, el ayudante ó el sobrestante lo recorrerá con él y reunirá la cuadrilla para darlo á conocer por jefe á los peones camineros.

Art. 23. Los peones-capataces deberán obediencia en todo lo que se relacione con el servicio, á los ingenieros, ayudantes y sobrestantes.

Art. 24. Observarán puntualmente el cumplimiento de ordenanzas y reglamentos de policía denunciando ante los agentes del orden público á los contraventores. Instruirá á los peones camineros en dichos reglamentos y en el de su servicio para la conservación de la carretera así como también de la conducta que han de observar con los infractores, á fin de prevenir daños y castigar los cometidos, sin dar margen á altercados ni disputas, ni permitir connivencia.

Art. 25. Tendrán un cuaderno donde constará una lista de

todas las herramientas y efectos expresados en el párrafo 7.° del artículo 20, anotando en hojas separadas el número y clase de las que se entreguen á cada peón caminero ó auxiliar para su uso. En el mismo cuaderno expresará la entrada ó salida de las herramientas y efectos de su cuadrilla, los que no entregará para que sirvan fuera de su trozo, sino mediante orden por escrito de su jefe inmediato.

Art. 26. El peón-capataz reunirá su cuadrilla y marchará con ella al punto que se le indique, dentro y fuera de su trozo, en el momento que reciba orden por escrito de sus jefes.

Art. 27. Cuando quede interceptado el camino ó hayan ocurrido en él daños de mucha consideración, reunirá el peón-capataz su cuadrilla, sin dilación alguna, dando parte á su jefe inmediato y dispondrá lo que crea más conveniente para reparar los daños, hasta que reciba instrucciones.

Art. 28. Fuera de los casos expresados en los artículos 26 y 27, no podrá el peón-capataz reunir toda ó parte de su cuadrilla, ni sacar un peón de la extensión que le está designada.

De los peones camineros

Artículo 29. El peón caminero será el encargado de la conservación y vigilancia de la extensión que le está señalada.

Art. 30. Las obligaciones del peón caminero serán:

1.° Recorrer á lo menos cada dos días toda la extensión de la carretera á su cargo, para reconocer el estado del camino, de sus obras de fábrica, paseos y arboledas y de los repuestos de materiales.

2.° Prevenir los daños que ocasionen los transeuntes en el camino, advirtiéndoles lo dispuesto en las ordenanzas ó reglamentos de policía y denunciar ante el capataz á los contraventores.

3.° Ejecutar los trabajos de conservación que sus jefes le ordenen.

4.° Dirigir los trabajos de los peones auxiliares que tenga su extensión, llevar cuenta de los jornales que devenguen y de los materiales que se vayan acopiando.

5.° Acompañar dentro de la extensión que le está asignada, á sus jefes, siempre que se lo ordenen, para responder á las explicaciones que se le pidan.

6.° Cuidar de las herramientas, materiales, útiles y demás efectos del servicio que existan en su poder, dentro de la extensión de que está encargado, procurando su buen uso y conservación.

7.° Obedecer al peón-capataz de la cuadrilla como su jefe inmediato, en todo lo relativo al servicio.

Art 31. El peón caminero tendrá mientras esté trabajando, clavado el jalón indicador en el borde exterior de uno de los paseos ó cunetas del camino, en las inmediaciones del punto donde se halle.

Art. 32. Los peones camineros darán parte al peón-capataz de cuanto ocurra en la extensión á su cargo. Estos partes, ya sean escritos ó verbales, se trasmitirán de unos peones á otros si son urgentes.

Art. 33. El peón caminero no saldrá fuera de su extensión en las horas de trabajo que establece el artículo 17, sino en los casos siguientes:

1.° Cuando vaya á presentar denuncias, correr partes y cobrar sus haberes el día y hora que se les señale.

2.° Cuando algún peón inmediato le pida auxilio.

3.° Cuando reciba orden ó aviso de cualquiera de sus jefes, para que se reuna con toda la cuadrilla ó parte de ella, en cuyo caso se presentará sin dilación en el punto que se le designa.

Art. 34. Los peones camineros estarán obligados á trabajar fuera de su trozo cuando expresamente lo ordene el Ingeniero.

Art. 35. Cuando el peón caminero tenga que hacer alguna solicitud ó reclamación por escrito en asuntos del servicio, la entregará de inmediato, para que se le dé curso. Por el mismo conducto acudirá el caminero al jefe superior cuando tenga que exponer alguna queja contra los inmediatos: pero si estos no le dan curso ó pasa tiempo sin recaer providencia, podrá ocurrir directamente al primero para que resuelva lo que sea justo y conveniente.

Art. 36. Los peones camineros darán ayuda y asistencia gratuita á los viajeros, en el caso de que les ocurra algún accidente.

Art. 37. Cuando los peones camineros se hallen imposibilitados de desempeñar sus funciones, darán aviso á los jefes inmediatamente para que provean lo conveniente.

Art. 38. Siempre que el Ingeniero considere conveniente

para el servicio, podrá disponer la traslación de un peón caminero á otro trozo de la misma ó distinta carretera, dando oportunamente cuenta á la superioridad.

Art. 39. Los peones camineros tendrán en su poder un ejemplar del presente Reglamento y otro del de policía de la carretera, y la libreta de tareas y anotaciones.

Art. 40. Cuando un peón caminero renuncie ó sea separado de su puesto entregará las herramientas, chapas, papeles y demás efectos del servicio que tenga en su poder al jefe inmediato, quien instalará en sus respectivos trozos á los nuevos peones, haciéndoles entrega á su vez de las herramientas y efectos, ó instruyéndoles en las obligaciones de su destino.

En el caso de fallecimiento de un peón caminero, el peón-capataz recogerá los efectos indicados en el inciso anterior.

Salarios, pensiones, indemnizaciones, premios y castigos

Artículo 41. Los sueldos de los peones camineros serán propuestos al Ministerio de Obras Públicas por la Inspección General de Vialidad.

El de los peones-capataces excederá en un cuarto al de los peones camineros.

Art. 42. Sólo á los efectos de la ley de Jubilaciones y Pensiones de 14 de Octubre de 1904, los peones-capataces y peones camineros quedan comprendidos entre los empleados públicos de la Nación á quienes dicha ley obliga y favorece.

Art. 43. Los peones-capataces y peones camineros que salgan de sus trozos por orden del Ingeniero, recibirán como indemnización un quinto de su salario por cada día de trabajo, y tres quintos cuando se vean obligados á pernoctar.

Art. 44. La libreta de que se proveerá á cada peón-capataz y peón caminero, recibirá las anotaciones sobre el trabajo, las instrucciones y órdenes que se den al obrero, las faltas que se le observen y castigos que hayan sufrido. Dicha libreta deberá ser presentada á los ingenieros, ayudantes y sobrestantes, siempre que sea exigida, bajo pena de una rebaja de un día de sueldo por cada vez que el peón deje de acompañarse de este documento, y de diez días en caso que lo pierda.

La libreta referida, este Reglamento y el de conservación y policía de carreteras que se dicte, serán conservados en una cartera de cuero que le suministrará la Administración.

Art. 45. Los peones-capataces y peones camineros cuidarán constantemente de la buena conservación de las herramientas y útiles que estén en su poder. Si se notase negligencia ó descuido á este respecto, la Administración podrá deducir de los sueldos el importe de los útiles y herramientas que por dicha causa se hubiesen deteriorado ó perdido.

Los útiles no podrán llevarse á reparar sino fuera de las horas de trabajo.

Art. 46. Si los peones-capataces y peones camineros no dieran estricto cumplimiento á lo establecido en el artículo 40, respecto de la devolución de las herramientas y útiles, en caso de renuncia ó separación de sus puestos, se les descontará de los haberes que se les adeuden, el doble del importe de las herramientas y efectos de que no hiciesen entrega.

Art. 47. Por falta de subordinación ó de exactitud en las obligaciones generales, se podrá rebajar á los peones-capataces y peones camineros, desde uno á tres días de haber.

Art. 48. Las faltas graves de subordinación y de moralidad, y los castigos repetidos por desaplicación serán causa bastante para que el Ministerio de Obras Públicas, mediante propuesta de la Inspección de Vialidad, separe de su destino á los peones-capataces y peones camineros.

Art. 49. Cada vez que un peón-capataz oculte las faltas de los peones camineros de su cuadrilla, sufrirá la rebaja de uno á cinco días de haber.

Art. 50. El peón-capataz podrá despedir de los trabajos al peón auxiliar que cometa falta de subordinación.

Art. 51. Excepto el de separación del destino, los demás castigos por faltas cometidas por los peones capataces y peones camineros, serán impuestos por los Ingenieros, á indicación del ayudante encargado de la carretera.

Art. 52. Los peones-capataces optarán á un premio anual de quince pesos, que se dará entre los de cada cuatro cuadrillas al que más se haya distinguido por su celo y buen comportamiento. — Igualmente se concederá un premio anual de diez pesos, entre los peones de cada cuadrilla, al que más se haya distinguido todo el año por su aplicación y buena conducta.

No se darán esos premios cuando los peones-capataces ó los camineros no hayan hecho más que lo preciso para cumplir con su deber.

La Inspección General de Vialidad elevará al Ministerio de

Obras Públicas las propuestas de premios, en mérito de los informes expedidos por los Ingenieros encargados.

Art. 53. Este Reglamento podrá ser modificado por el Ministerio de Obras Públicas, á propuesta de la Inspección General de Vialidad, en todos aquellos puntos que la experiencia aconseje.

Ministerio de Obras Públicas.

Montevideo, Diciembre 17 de 1908.

Vistos y de acuerdo con lo informado por el Consejo del Departamento Nacional de Ingenieros, apruébase con carácter provisorio, el Reglamento para la organización y servicio del personal destinado á la conservación de las carreteras del Estado, formulado por la Inspección General de Vialidad, con excepción del artículo 2.° que queda modificado en la siguiente forma: " Artículo 2.° Los Ingenieros y Ayudantes encargados de la conservación, se ocuparán preferentemente de ese servicio, sin perjuicio de que deben ser utilizados por la Inspección General de Vialidad en el desempeño de otros trabajos dentro de los cometidos que tiene á su cargo la referida Inspección. El personal subalterno destinado á la conservación y reparación se ocupará exclusivamente de esos servicios ".

Comuníquese, insértese en el L. C. y publíquese.

WILLIMAN.
JUAN P. LAMOLLE.

III

CARRETERA PIEDRAS-GUADALUPE

Compromiso arbitral para la fijación de precios de diversos trabajos y fallo de los árbitros

---

Montevideo, Enero 16 de 1908.

Señor Ingeniero Inspector General de Vialidad, don Eduardo García de Zúñiga.

Refiriéndonos á nuestro escrito del 26 de Diciembre de 1907, solicitamos de usted se sirva formular, de acuerdo con los que suscriben, el compromiso arbitral que debemos firmar, y designar el árbitro del Estado para que conjuntamente con el de la Empresa, le sea sometido á su fallo la fijación del precio del trabajo del desmonte ó excavación y transporte, etc., que quedó en suspenso en el certificado de trabajos extraordinarios hasta el kilómetro 7.000 etc.

V. Scala y C.ª

Inspección General de Vialidad.

Montevideo, Enero 20 de 1908.

Excmo. señor Ministro de Obras Públicas.

El escrito que antecede de la Empresa V. Scala y C.ª, se refiere al pago de los terraplenes de acceso al puente sobre el arroyo Colorado, en la carretera de Las Piedras á Guadalupe.

La cuestión sometida al fallo arbitral se fijaría en estos términos:

"Si de acuerdo con el contrato vigente corresponde pagar total ó parcialmente, además del precio unitario de terraplén fijado en ese contrato, el desmonte de préstamos que se ejecutó para llevar á cabo aquel terraplén".

La Empresa firma conmigo en prueba de su conformidad este proyecto de compromiso arbitral.

Si V. E. lo aprueba, corresponderá también á V. E., de acuerdo con el pliego de condiciones, la designación del árbitro que debe representar al Estado en este caso.

Eduardo García de Zúñiga. — *V. Scala y C.ª*

Ministerio de Obras Públicas.

Montevideo, Febrero 6 de 1908.

Vistos: Apruébase el compromiso arbitral sometido por la Inspección General de Vialidad.

Nómbrase árbitro por parte del Gobierno al señor Ingeniero don José Serrato. Notifíquese á la Empresa para que dentro de tercero día proceda á la designación del árbitro que le corresponde.

Los dos árbitros reunidos nombrarán el tercero, habiendo discordia entre ellos.

Vuelva á la Inspección General de Vialidad para que pase este asunto á los árbitros á los efectos de derecho.

Comuníquese.

WILLIMAN.
JUAN P. LAMOLLE.

El trece de Febrero de mil novecientos ocho, notifiqué en mi despacho á la Empresa V. Scala y C.ª la resolución precedente, quien una vez enterada de ella, manifiesta que nombra árbitro de la Empresa al señor Arquitecto don Jacobo Vázquez Varela.

Rodríguez. — *V. Scala y C.ª*

Montevideo, Abril 10 de 1908.

Vistos: Las constancias del expediente administrativo que ha puesto á nuestra disposición el Ministerio de Obras Públicas, relacionado con la cuestión suscitada entre el Estado y la Empresa de V. Scala y C.ª constructora de la carretera de Piedras á Guadalupe, sobre avaluación de los desmontes en zanjas de préstamo que fueron ejecutados para dar mayor altura á los terraplenes del puente del Colorado, y el contrato celebrado entre la Administración y los señores V. Scala y C.ª para la construcción de esa carretera.

Considerando: 1.º Que el artículo 15 de ese contrato establece que los terraplenes serán ejecutados con tierras absolutamente secas y bien desmenuzadas, prohibiéndose el empleo de terrones;

2.º Que el artículo 16 dispone que las tierras procedentes de desmontes se utilizarán para los terraplenes, ó sea, que las tierras de los desmontes hechos en la misma carretera podrán emplearse en los terraplenes siempre que reunan las condiciones estipuladas en el artículo 15;

3.º Que en el caso de haber insuficiencia de tierra con procedencia de los desmontes hechos en la misma carretera, no ser ellas de las condiciones exigidas por el contrato, ó no convenir al contratista su empleo, por los gastos de acarreo ú otras razones, las que fueren necesarias para los terraplenes, deberán tomarse según lo dispone el artículo 17 del contrato, de los terrenos linderos, abonando el empresario el debido importe de los materiales extraídos, así como los daños y perjuicios originados por el tránsito de los vehículos por dichos terrenos;

4.º Que los precios unitarios que se han establecido para todo aumento ó disminución de obra, entre los que se menciona el metro cúbico de terraplén á $ 0.40 y el de desmonte á $ 0.40 también, deben entenderse según lo relacionado y la técnica más elemental, que se refieren á obras comprendidas en la carretera misma, y nunca los gastos ó costos que debe hacer el empresario fuera de ella, para proporcionarse determinado material, desde que la tierra de préstamo, por ejemplo, necesaria para la formación de un terraplén por el que se ha estipulado pagar $ 0.40 el m^3 es un producto que debe adquirir

y poner en obra el empresario, sin derecho á otra remuneración, lo mismo que si se tratara del hormigón, por el que se pactó pagar á $ 10.50 el m^3, ó del macadam por el que se convino abonar $ 1.60 el metro cuadrado, en cuyos casos el Estado no pagaría otros precios que esos que habían sido establecidos para las modificaciones al proyecto, autorizadas por el artículo 55 del pliego de condiciones, y cualesquiera fueran las dificultades y gastos que hubiera podido sufrir el empresario para procurarse los distintos materiales que han de componer el hormigón ó el macadán;

5.° Que el precio único de $ 0.40 por metro cúbico de desmonte, convenido entre la Administración y la Empresa constructora de la carretera, debe estar científica y técnicamente justificado, mediante la clasificación de los terrenos y el volumen de los productos que probablemente habría que depositar en caballeros, con cuyos elementos se ha debido encontrar ese precio medio del desmonte referido;

6.° Que el precio único del terraplén, fijado en $ 0.40 el metro cúbico, debió formarse científica y técnicamente por los volúmenes y distancias probables que hayan de recorrer los productos de la excavación en la carretera para la formación de los terraplenes y además, por el volumen probable que para ese objeto, sería necesario tomar de sacatierras ó zanjas de préstamo con su importe correspondiente, desde que ese precio de $ 0.40 por metro cúbico de terraplén, en todo estudio de carretera, es el precio promedio exigido por el contratista para formar los terraplenes á que se ha exigido por el contrato, siendo de su cargo los transportes de los productos de las excavaciones en la línea, las excavaciones en zanjas de préstamo, transporte de esos productos é indemnización de perjuicios; y la consolidación, arreglo y refino de los terraplenes. Y por último, considerando que si bien el compromiso arbitral celebrado entre las partes, establece que la cuestión sometida á los árbitros es si " corresponde pagar total ó parcialmente además " del precio unitario de terraplén fijado en el contrato, el des- " monte de préstamos, que se ejecutó para llevar á cabo aquel " terraplén ", lo que parecería indicar que debemos fijar ese precio, que puede ser muy pequeño, por ejemplo, un milésimo por metro cúbico, ó cualquier otro hasta los $ 0.40 pedidos por la Empresa, no es menos cierto que ese mismo compromiso, al concretar la cuestión materia de arbitraje, empieza de este

modo: "si de acuerdo con el contrato vigente, corresponde, " etc., etc. ", lo que á nuestro juicio significa que el fallo debe fundarse exclusivamente en el contrato, lo que por otra parte, es bien fácil, desde que la cuestión planteada está comprendida en él y no nos explicamos cómo ha podido haber diferencia sobre ella. Por estos fundamentos los árbitros que suscriben fallamos: Que de acuerdo con el contrato vigente para la construcción de la carretera de Las Piedras á Guadalupe, no corresponde pagar cantidad alguna, además del precio unitario del terraplén fijado en ese contrato, por el desmonte de préstamos que se ejecutó para llevar á cabo aquel terraplén.

Dado en Montevideo, fecha ut supra.

José Serrato. — *Juan Monteverde.* — *J. Vázquez Varela.* — Discorde únicamente por creer que de los antecedentes y de los términos de la cuestión sometida al fallo arbitral, se desprende que ha existido una diferencia de apreciación en cuanto al precio que correspondía abonarse á la Empresa Scala y C.ª por trabajos extraordinarios y que la resolución de los árbitros en mayoría se aparta, hasta cierto punto, de la cuestión sometida á su fallo.

Montevideo, Abril 10 de 1908.

Excmo. señor Ministro de Obras Públicas, Ingeniero don Juan P. Lamolle.

Tenemos el honor de presentar á V. E. el laudo arbitral que hemos pronunciado en la cuestión suscitada entre el Estado y la Empresa V. Scala y C.ª, sobre avaluación de los desmontes en zanjas de préstamo ejecutados hasta el kilómetro 7 de la carretera de Piedras á Guadalupe, á que se refiere el compromiso de 20 de Enero de 1908 y la resolución del Poder Ejecutivo de Febrero del mismo año.

No habiendo podido los árbitros de las partes interesadas acordar un fallo de común acuerdo, resolvimos, haciendo uso de la facultad que, como tales teníamos, nombrar árbitro tercero al

Ingeniero don Juan Monteverde, con el que procedimos á dictar la sentencia que presentamos á V. E.

Sin otro motivo, saludamos á V. E. atentamente.

José Serrato. — *J. Vázquez Varela.* — *Juan Monteverde.*

Ministerio de Obras Públicas.

Montevideo, Mayo 7 de 1908.

Cúmplase el laudo arbitral que antecede y vuelva á la Inspección General de Vialidad á sus efectos.

Líbrese orden de pago por el importe de los honorarios de los señores árbitros, los que quedan fijados en sesenta pesos ($ 60).

WILLIMAN.
JUAN P. LAMOLLE.

Compromiso arbitral sobre pago de trabajos y fallo de los árbitros

---

Puentes y Carreteras. — Comisión número 4.

Montevideo, Enero 29 de 1908.

Señor Inspector General de Vialidad.

Adjunto al señor Jefe, un pequeño resumen, de las modificaciones que opino deben hacerse al certificado por trabajos extraordinarios en la carretera « Las Piedras á Guadalupe », desde el kilómetro 7 + 500 al 10 + 538.

Respecto al detalle de obras suprimidas y ejecutadas en más, nada tengo que observar al saldo de $ 411.44 á favor del Estado.

En los cubos de movimiento de tierra, ejecutados en más, por la Empresa Constructora entre los kilómetros 7 + 500 á 7 + 710, 7 + 782 á 8 + 180, 8 + 490 á 8 + 950, 9 + 582

á 10.000 y 10 + 290 á 10 + 538 se cometió un error de suma, en el aumento de cubo del terraplén, entre los kil.s 8 + 490 á 8 + 950, debe ser en lugar de 2.972 m.^{3} — 2.963 m.^{3}; diferencia en más de 9 m^3.

Soy, además, de opinión, que dada la poca altura de los terraplenes construídos y las facilidades para obtener las tierras de préstamo, debe la Empresa constructora reducirse á cobrar tan sólo los 0.40 centésimos, como máximo, por dichos terraplenes extraordinarios y en caso de no conformarse someter á árbitros el precio de esos trabajos, de acuerdo con el contrato.

Resumen de los cubos de los movimientos de tierras ejecutados en más, por la Empresa V. Scala y C.a

		Terraplenes
K. 7 + 500 á 7 + 710	m.^{3}	400.87
K. 7 + 782 á 8 + 180	»	1.400.54
K. 8 + 490 á 8 + 950	»	2 963.20
K. 9 + 582 á 10.000	»	1.502.26
K. 10 + 290 á 10 + 538	»	655.80
Suma m.^{3}	»	6.922.67

6.922 m^3. 670 á 0.40.	$ 2769.06
menos saldo á favor del Estado por las modificaciones en las obras..	» 411.44
Saldo á favor de V. Scala y C.a	$ 2357.62

Importa el certificado por trabajos extraordinarios, en la carretera «Las Piedras á Guadalupe» desde el 7 + 500 al 10 + 538, dos mil trescientos cincuenta y siete pesos con 0.62 ($ 2.357.62).

Es cuanto tiene que informar el que suscribe.

Justo Rodríguez.

Señor Inspector General de Vialidad, Ingeniero don Eduardo García de Zúñiga.

V. Scala y C.ª en el expediente del certificado número 6 por trabajos extraordinarios ejecutados en la carretera de Piedras á Guadalupe, desde el kilómetro $7.^{500}$ m al $10.^{538}$ m, evacuando la vista conferida á nuestra solicitud, decimos:

Que las razones invocadas por el señor Ingeniero don Justo Rodríguez para opinar que los desmontes extraordinarios que hemos hecho en la construcción de trozos de carretera entre los kilómetros arriba mencionados, no se nos deben pagar, no son procedentes, y en tal virtud venimos á insistir en su pago, y para el caso denegado, solicitamos que el punto sea sometido al respectivo arbitraje, como así el mismo señor aconseja.

El señor Rodríguez en su informe 13 de Enero de 1908, opina que la Empresa no debe cobrar más que $ 0.40 por m³ de los terraplenes extraordinarios, y de acuerdo con ello, se nos expidió el certificado extraordinario número 6. Y para opinar aquél de tal manera, se funda en la poca altura de los terraplenes construídos y las facilidades para obtener tierras de préstamos.

Contestamos que semejante conclusión no está de acuerdo con el contrato ni es equitativa siquiera.

En el contrato celebrado entre el Gobierno y nuestra Empresa expresamente se convino,—sin hacer distinciones critériales,—que se pagaría el precio de 0.40 c. por m³ de desmonte y 0.40 c. por m³ de terraplén.

No se convino que la mucha ó poca altura del terraplén sería causa determinante para dejar de pagar los trabajos de desmontes necesarios á la ejecución del terraplén ó para la disminución del precio; y desde luego, si los contratos deben cumplirse de buena fe, (artículo 1265 Código Civil), sólo desconociéndose el nuestro es que puede sostenerse, que porque el terraplén era de poca altura, no debe pagársenos más que el precio unitario, pesos 0.40 c. el m³ por aquel trabajo, sin pagársenos nada por el desmonte obligado para ejecutar el dicho terraplén.

Si es elemental que, por nuestra parte, nada podríamos exigir por aumentos á la Administración cuando el terraplén era alto y cuando teníamos necesidad de buscar la tierra lejos, y gas-

tando fuertes sumas en transportes, etc., etc., ¿por qué razón, en una situación inversa, se ha de tomar esa circunstancia como causa para rebajársenos los precios pactados? ¿No es evidente, que si en un caso el empresario no puede exigir aumentos, en el otro tampoco puede pretender rebajas la Administración? ¿O es acaso que los términos de los contratos sólo obligan á los empresarios, los cuales deben estar siempre á las verdes y nunca á las maduras?

Establecido *un precio unitario*, ese precio debe regir en todos los casos para desmontes y terraplenes, provengan ellos de donde provinieren, pues precisamente, al establecerse ese precio, se tienen en cuenta todas las contingencias y compensaciones de la obra, y una de ellas sin duda es, que en unos casos el terraplén será más costoso que en otros, que la tierra será más fácil de hallar, pero que en otros, todo ello será difícil, como así en realidad y prácticamente lo ha sido.

Además, cuando hemos construído obras de desmontes en el perfil del camino llevando la tierra excavada á depósitos directos, ó á los costados de los desmontes, sin hacer otro trabajo, nos ha pagado la Administración $ 0.40 por el m³ de desmonte, cuyo trabajo sin duda, es más fácil que el desmonte de préstamo.

Y si por desmontar tierra solamente se nos ha pagado dicho precio, ¿cómo por el mismo trabajo de desmonte, agregados á los de carga, transporte, descarga y los gastos de instalación de plantel y consumo de herramientas consiguientes, no se nos ha de pagar nada?

Por otra parte, debe tenerse presente que cuando se ejecutan excavaciones de préstamos para llevar tierra á terraplenes, la primera punteada de tierra excavada, es en general, tierra inutilizable, *en una proporción muchísimo mayor que en los casos de desmontes en el perfil de la carretera*, lo que por consecuencia representa para la Empresa una pérdida grande de mano de obra.

También cuando se nos ha mandado ejecutar desmontes para rebajar la rasante de la carretera, y llevar la tierra excavada á la formación de terraplenes en la misma carretera, se nos ha pagado 0.40 c. por el m³ de desmonte y 0.40 por el m³ de terraplén, y todos estos hechos y tantos otros que podríamos enumerar, demuestran plenamente cuál era y es la índole del

contrato y la interpretación que debe darse á sus cláusulas, de conformidad con lo que venimos sosteniendo.

No es cierto que el desmonte de préstamo sea siempre más fácil que el ejecutado en el perfil del camino, lo que aun cuando así fuera, nada tendría que ver, pues lo claramente pactado, es lo que claramente debe cumplirse. Desde luego y en primer término, para hacerse el terraplén, hay que hacer necesariamente desmontes generales ó de préstamos, realizándose siempre los mismos trabajos de desmontes ó excavación, de cargar, transportar, descargar, apisonar, formar banquinas, perfilar taludes, etc., y sería absurdo suponer que todo ó una parte de este trabajo y gastos tendría que hacerlos gratuitamente la Empresa en cualquier caso.

En segundo lugar, en los desmontes generales y en los de préstamos para trabajos extras, los gastos que tiene que hacer la Empresa son iguales, y no tiene explicación, que si en el primer caso se nos paga $ 0.40 por m^3 de desmonte, no se nos pague lo mismo en el segundo, cuanto que á igualdad de situaciones corresponde igualdad de criterio.

En tercero, porque en el contrato se ha fijado *un precio unitario* sin hacer distinciones para todos los terraplenes y desmontes extraordinarios, y *precio unitario significa, que en todos los casos debe aplicarse con el mismo alcance y apreciación.* — Y por último, porque siempre que la Empresa ha tenido necesidad de hacer préstamos extras para construir terraplenes fuera de contrato, les han sido más gravosos que los desmontes y terraplenes comunes de contrato, pues los préstamos han debido hacerse en excavaciones á cajón, desechando gran parte de la tierra, — y los desmontes comunes en el perfil de la carretera. — Y aun hay más en el caso que motiva esta reclamación.

Los trabajos de desmontes fueron ordenados por la Administración después de estar ejecutados los desmontes y terraplenes de contrato y las obras de arte, cuyas órdenes fueron dadas á consecuencia, ya del aumento de las obras de arte extraordinarias, — que no figuraban en los planos primitivos anexos al contrato, — ya por razón de que las obras de arte previstas en el contrato, demandaron la elevación de los terraplenes de acceso á ellas para que la altura de éstos llegase á la altura del pretil de las alcantarillas, pues en el proyecto primitivo resultaba que los terraplenes quedaban más bajos que aquéllas.

Pues bien, estando los terraplenes y desmontes de contrato terminados, nos vimos obligados á ejecutar los desmontes ó escavaciones en préstamos para concluir los terraplenes con la sobrealtura extraordinaria, y para hacer tales trabajos *en beneficio exclusivo de la Administración y para cumplir con sus órdenes,* tuvimos que instalarnos nuevamente con el plantel, herramientas y obreros, vale decir, con nuevos gastos; y lo que es más, tuvimos que retardar con los perjuicios consiguientes, la ejecución de los trabajos de contrato, que en estricto rigor era lo único cuya ejecución se nos podía exigir.

Ante este conjunto de hechos, ¿no es acaso, hasta de equidad, que se nos indemnice con el precio que se fijó en el mismo contrato para todo trabajo común de desmonte y de terraplén?

Por lo expuesto, al señor Inspector solicitamos se digne reconocernos el pago íntegro de la cuenta que pasamos en fecha 7 de Enero del año corriente, mandando que se nos expida el certificado respectivo. — Y para el caso denegado, solicitamos que las reclamaciones que fundan este escrito, sean sometidas á la decisión de árbitros, de acuerdo con lo que el mismo señor ingeniero Rodríguez aconseja.

Y habiéndose resuelto que nuestra reclamación sobre los terraplenes de acceso al Puente Colorado sea resuelta por árbitros, — los cuales ya han sido nombrados por ambas partes, — para ahorrar gastos y tiempo, no tenemos inconveniente, (si el señor Inspector lo aprueba), que este asunto sea también sometido á la decisión de aquellos mismos árbitros, de acuerdo con los términos del compromiso celebrado para la resolución de la mencionada reclamación. Es justicia.

Montevideo, Marzo 4 de 1908.

V. Scala y C.ª

Inspección General de Vialidad.

Montevideo Marzo 9 de 1908.

Elévese al Ministerio. Este asunto es completamente análogo al que acaba de pasar á los árbitros por decreto de fecha 14 de Febrero. El informe citado en el escrito anterior se halla en poder del Ministerio.

Eduardo García de Zúñiga.

Ministerio de Obras Públicas.

Montevideo, Marzo 19 de 1908.

Visto el escrito de la Empresa V. Scala y C.ª insistiendo en que corresponde se le abone el importe de los desmontes que ha hecho en los trozos de la carretera en construcción de Las Piedras á Guadalupe, comprendidos entre el kilómetro 7^{500} y 10^{538};

Considerando: que en mérito de que la Comisión de Puentes y Carreteras número 4 considera, por su parte, que no corresponde el pago de esos desmontes, la cuestión debe resolverse por medio del arbitraje, de conformidad á lo establecido en el pliego de condiciones que sirvió de base al contrato respectivo.

Considerando: que ha sido sometida también á arbitraje otra reclamación de la misma Empresa, relativa á los terraplenes del puente del Colorado, habiéndose nombrado árbitros para entender en ella por parte del Estado al señor Ingeniero don José Serrato y por parte de la Empresa al señor Arquitecto don Jacobo Vázquez Varela;

De conformidad al pedido formulado por la misma Empresa y atento á lo informado por la Inspección General de Vialidad,

SE RESUELVE:

Someter á los nombrados árbitros señores Serrato y Vázquez Varela la cuestión relativa á la reclamación que formula la Empresa V. Scala y C.ª respecto al pago de los desmontes hechos en los trozos de carretera en construcción de Piedras á Guadalupe, comprendidos entre el kilómetro 7^{500} y 10^{538}.

Los dos árbitros reunidos nombrarán el tercero, habiendo discordia entre ellos.

Notifíquese á los árbitros y á la Empresa reclamante y vuelva á la Inspección General de Vialidad para que pase este asunto á los árbitros á los efectos de derecho.

WILLIMAN.
JUAN P. LAMOLLE.

Montevideo, Abril 10 de 1908.

Vistos: los expedientes administrativos formados con motivo de los desmontes en préstamos, ejecutados entre los kilómetros 7^{500} y 10^{538} de la carretera de Piedras á Guadalupe, que han dado mérito á la cuestión suscitada entre el Estado y la Empresa de V. Scala y C.ª, constructora de esa carretera, sometida al fallo arbitral; y el contrato celebrado entre la administración y dichos empresarios para regir en la construcción de ese camino público; y considerando, que, con esta misma fecha, hemos resuelto una cuestión análoga, relativa á las excavaciones hechas en zanjas de préstamos para la formación de los terraplenes del puente del Colorado, construídas en la carretera mencionada, dando por extenso los fundamentos de nuestro fallo, que son de absoluta y rigurosa aplicación á este caso de los desmontes en préstamos, ejecutados entre los kilómetros $7.^{500}$ y $10.^{538}$, por cuya circunstancia, y tratándose de los mismos interesados creemos que podemos evitar el reproducirlas. Por los fundamentos establecidos en el laudo arbitral á que hemos hecho referencia, fallamos: Que de acuerdo con el contrato vigente para la construcción de la carretera de Piedras á Guadalupe, no corresponde pagar cantidad alguna además del precio fijado para el terraplén, por los desmontes hechos en préstamos para ejecutar esos terraplenes entre los kilómetros $7.^{500}$ y $10.^{538}$.

José Serrato. — *J. Vázquez Varela*, discorde. — *J. Monteverde.*

Montevideo, Abril 10 de 1908.

Excmo. señor Ministro de Obras Públicas, Ingeniero don Juan P. Lamolle.

De acuerdo con el cometido que se nos confió, presentamos a V. E. el fallo arbitral que hemos pronunciado en la cuestión planteada entre el Estado y la Empresa de V. Scala y C.ª sobre avaluación de los desmontes extraordinarios, en zanjas de préstamos, ejecutados entre los kilómetros 7^{500} y 10^{538} de la

carretera de Piedras á Guadalupe á que se refiere la resolución del Poder Ejecutivo de 19 de Marzo del corriente año.

Hemos debido proceder á la designación del ingeniero Juan Monteverde, como árbitro tercero, en virtud de no haber podido los árbitros de las partes, llegar á un acuerdo sobre el fallo que debíamos dar.

Los tres reunidos procedimos á dictarlo en la forma que lo presentamos á V. E.

Sin otro motivo, saludamos á V. E. atentamente.

José Serrato. — J. Vázquez Varela. — Juan Monteverde.

Ministerio de Obras Públicas.

Montevideo, Mayo 7 de 1908.

Cúmplase el laudo arbitral que antecede y vuelva á la Inspección General de Vialidad á sus efectos.

Líbrese orden de pago por el importe de los honorarios de los señores árbitros, los que quedan fijados en (60 $) sesenta pesos.

WILLIMAN.
JUAN P. LAMOLLE.

Recepción definitiva de trozos de carretera del kilómetro 0.96 al kilómetro $1.^{700}$

Señor Inspector General de Vialidad, Ingeniero don Eduardo García de Zúñiga.

Venciendo el día 15 del corriente el plazo de un año de conservación para el lote de camino en la carretera de Las Piedras á Guadalupe, desde el kilómetro $0.^{96}$ hasta el kilómetro $1.^{700}$, pedimos á usted se sirva determinar la recepción definitiva de acuerdo con el pliego de condiciones y mandarnos ex-

pedir el certificado correspondiente por la suma de $ 1.666 del 10 por ciento, retención de garantía, á favor de los apoderados del Banco Español del Río de la Plata.

Montevideo, 12 de Mayo de 1908.

V. Scala y C.ª

Puentes y Carreteras. — Comisión número 4.

Montevideo, Junio 10 de 1908.

Señor Jefe:

Estando en perfecto estado de conservación el trozo de carretera comprendido desde el kilómetro $0,^{96}$ (bocacalle General Flores y Bulevar Exposición Universal en Las Piedras) á kilómetro $1,^{700}$ y habiendo vencido el 15 de Mayo próximo pasado el plazo de un año de conservación por cuenta de la Empresa, corresponde la devolución del 10 por ciento detenido en garantía de la buena ejecución de las obras.

La cantidad descontada en este primer certificado fué de $ 1.666 y por cuya cantidad se debe expedir el certificado á favor de los apoderados del Banco Español del Río de la Plata.

Saludo al señor Jefe muy atentamente.

Justo Rodríguez.

Inspección General de Vialidad.

Montevideo, Junio 13 de 1908.

Elévese al Ministerio, manifestándole que en virtud del informe que antecede, pueden recibirse las obras de que se trata definitivamente y en consecuencia, procede la devolución de la retención del 10 por ciento hecha á la cuenta respectiva que asciende á la suma de $ 1.666.

Federico Capurro.

Ministerio de Obras Públicas.

Montevideo, Junio 25 de 1908.

Vista la solicitud de la Empresa V. Scala y C.ª, contratistas de la carretera de Las Piedras á Guadalupe, pidiendo se proceda á la recepción definitiva del trozo de dicha carretera comprendido entre el kilómetro 0.96 y kilómetro 1.700 y que se le devuelva la suma de $ 1.666, equivalente al 10 por ciento del importe del certificado de obras correspondientes á dicho trozo de carretera;

Resultando del precedente informe de la Inspección General de Vialidad, que el mencionado trozo de carretera se halla en perfecto estado, y que el plazo de un año fijado por el pliego de condiciones respectivo, para la conservación por cuenta de la Empresa, del expresado trozo de carretera, venció el 15 de Mayo próximo pasado, por cuya razón corresponde se proceda á la recepción definitiva de dichas obras y á la devolución de la suma de $ 1.666 retenida en garantía de la buena ejecución de las mismas,

SE RESUELVE:

Autorizar á la Inspección General de Vialidad para que proceda á la recepción definitiva del trozo de carretera de Las Piedras á Guadalupe, comprendido entre los kilómetros 0.96 y 1.700.

Líbrese orden de pago por la suma de $ 1.666, equivalente al 10 por ciento del importe del certificado de obras correspondiente á dicho trozo de carretera y que le fué retenido en garantía de la buena ejecución de las obras.

La expresada suma se imputará á los recursos creados por la Ley de Vialidad y Obras Públicas de fecha 13 de Octubre de 1905.

Comuníquese y publíquese.

WILLIMAN.
JUAN P. LAMOLLE.

Del kilómetro $1.^{700}$ al kilómetro $3.^{000}$

Señor Inspector General de Vialidad, Ingeniero don Eduardo García de Zúñiga.

Venciéndose el 31 del corriente, el plazo de un año de conservación por el lote de camino en la carretera Piedras á Guadalupe, del kilómetro $1.^{700}$ á $3.^{000}$, pedimos á usted se sirva determinar la recepción definitiva y mandarnos expedir el certificado correspondiente por el 10 por ciento retenido del certificado número 2, por un mil doscientos setenta y cuatro pesos oro ($ 1.274,00).

Montevideo, Mayo 29 de 1908.

Vicente Scala y C.ª

Puentes y Carreteras. — Comisión número 4.

Montevideo, Junio 10 de 1908.

Señor Jefe:

Habiendo vencido el 31 de Mayo próximo pasado, el plazo de un año de conservación, á que estaban obligados los empresarios, en el trozo de carretera de kilómetro $1.^{700}$ á kilómetro $3.^{000}$, opino, que se debe ordenar la devolución de la garantía depositada.

Dichos trabajos, se encuentran en buen estado de conservación, y además la Empresa V. Scala y C.ª se ha comprometido á poner desde el origen, cincuenta metros cúbicos más de pedregullo, por kilómetro, para poder corregir pequeños defectos, que se notan en el firme.

La cantidad descontada en este certificado fué, de mil doscientos setenta y cuatro pesos ($ 1.274) y es por esa cantidad, que se debe expedir el certificado.

Saluda al señor Jefe muy atentamente.

Justo Rodríguez.

Inspección General de Vialidad.

Montevideo, Junio 13 de 1908.

Elévese al Ministerio manifestándole que en virtud del informe que antecede, pueden recibirse las obras de que se trata, definitivamente, y en consecuencia procede la devolución de la retención del 10 por ciento hecha á la cuenta respectiva, que asciende á la suma de mil doscientos setenta y cuatro pesos.

Federico Capurro.

Ministerio de Obras Públicas.

Montevideo, Junio 25 de 1908.

Vista la solicitud de la Empresa V. Scala y C.ª, contratistas de la carretera de Las Piedras á Guadalupe, pidiendo se proceda á la recepción definitiva del trozo de dicha carretera comprendido entre los kilómetros 1.^{700} á kilómetro 3.^{000} y que se le devuelva la suma de $ 1.274 equivalente al 10 por ciento del importe del certificado de obras, correspondiente á dicho trozo de carretera.

Resultando del precedente informe de la Inspección General de Vialidad, que el mencionado trozo de carretera se halla en perfecto estado y que el plazo de un año fijado por el pliego de condiciones respectivo, para la conservación, por cuenta de la Empresa, del expresado trozo de carretera, venció el 31 de Mayo próximo pasado, por cuya razón corresponde se proceda á la recepción definitiva de dichas obras y á la devolución de la suma de $ 1.274 retenida en garantía de la buena ejecución de las mismas,

SE RESUELVE:

Autorizar á la Inspección General de Vialidad para que proceda á la recepción definitiva del trozo de carretera de Las Piedras á Guadalupe, comprendido entre los kilómetros 1.^{700} y 3.^{000}.

Líbrese orden de pago por la suma de $ 1.274 equivalente al 10 por ciento del importe del certificado de obras correspon-

diente á dicho trozo de carretera y que fué retenido en garantía de la buena ejecución de las obras.

La expresada suma se imputará á los recursos creados por la ley de Vialidad y Obras Públicas de fecha 13 de Octubre de 1905.

Comuníquese.

WILLIMAN.
JUAN P. LAMOLLE.

De kilómetro 3 á kilómetro 4

Señor Inspector General de Vialidad, Ingeniero don Eduardo García de Zúñiga.

A los efectos consiguientes ponemos en conocimiento de usted que el 23 del corriente Julio, vence el plazo de conservación del trozo de camino entre el kilómetro 3 y el kilómetro 4 de la carretera de Las Piedras á Guadalupe.

En tal virtud, rogamos á usted se sirva ordenar el recibo definitivo de dicho trozo de camino, previo los trámites del caso.

Es justicia.

Montevideo, Julio 22 de 1908.

V. Scala y C.ª — *Sociedad Anónima La Constructora Uruguaya.* — *P. Towers,* Presidente. — *J. M. Gorlero,* Secretario.

Comisión número 4 de Puentes y Carreteras.

Las Piedras, Agosto 5 de 1908.

Señor Jefe:

Habiendo vencido el 23 de Julio próximo pasado, el plazo de un año de conservación á que estaba obligada la Empresa V. Scala y C.ª, en el trozo de camino carretero kilómetro 3 al 4 de la carretera Las Piedras á Guadalupe, opino que se debe ordenar la devolución de la garantía depositada.

Dicho trozo se encuentra en perfecto estado de conservación y el dinero depositado fué de $ 980, por cuya cantidad se debe expedir el certificado á favor de la Empresa constructora.

Saluda al señor Jefe muy atentamente.

Justo Rodríguez.

Inspección General de Vialidad.

Montevideo, Agosto 11 de 1908.

De acuerdo. Elévese al Ministerio para la resolución que corresponda.

Eduardo García de Zúñiga.

Ministerio de Obras Públicas.

Montevideo, Agosto 20 de 1908.

Vista la solicitud de la Empresa V. Scala y C.ª, contratista de la carretera de las Piedras á Guadalupe, pidiendo se proceda á la recepción difinitiva del trozo de dicha carretera comprendido entre los kilómetros 3 y 4;

Resultando, del precedente informe de la Inspección General de Vialidad, que el mencionado trozo de la carretera se halla en perfecto estado y que el plazo de un año fijado por el pliego de condiciones respectivo para la conservación, por cuenta de la Empresa, del expresado trozo de carretera, venció el 23 de Julio próximo pasado, por cuya razón corresponde se proceda á la recepción definitiva del mismo;

SE RESUELVE:

Autorizar á la Inspección General de Vialidad para que proceda á la recepción difinitiva del trozo de carretera de las Piedras á Guadalupe, comprendido entre los kilómetros 3y4.

Vuelva á la Inspección General de Vialidad para que expida el correspondiente certificado por la suma de $ 980, á que asciende la garantía depositada.

Comuníquese y publíquese.

WILLIMAN.
JUAN P. LAMOLLE.

Exoneración de multas

Señor Inspector General de Vialidad, Ingeniero don Eduardo García de Zúñiga.

La " Constructora Uruguaya " como sucesora de la Empresa V. Scala y C.ª, al señor Inspector dice:

Que con motivo del diligenciamiento del certificado en trámite por los últimos kilómetros concluídos de la carretera de Las Piedras á Guadalupe, hemos tenido conocimiento de que se piensa hacer capítulo de que nuestra Empresa ha excedido, en algunos días, el plazo en la construcción de la mencionada carretera, cuyos días se calculan entre 12 y 15, y á no mediar otros antecedentes, sólo la manifiesta pequeñez de dicho término, demostraría que, por ningún concepto seríamos merecedores de que se nos impusieran multas por aquel hecho, máxime, cuando aún admitiendo la existencia de tal demora, de ninguna manera somos responsables por ella.

En efecto: el 10 de Agosto pasado nos presentamos manifestando que la carretera estaba virtualmente terminada, y el mismo mes, á los pocos días, nos volvimos á presentar el 20, diciendo que podía ser recibida. De los demás escritos anteriormente presentados, resulta:

1.º Que con motivo de la huelga de los obreros del ferrocarril, durante más de 50 días, no pudimos transportar pedregullo, lo que trajo por consecuencia, que durante ese tiempo no pudiéramos trabajar.

2.º Que la Administración del ferrocarril nos suspendió el tráfico, por más de 20 días, por causa de no tener locomotoras disponibles para el transporte del pedregullo; y

3.º Que entre las estaciones Piedras y Progreso, se produjo un descarrilamiento de los wagones del mismo ferrocarril, lo que hizo demorar también, durante varios días, la prosecución de nuestros trabajos.

Todos estos hechos fortuitos y de causa mayor, ajenos por completo á nosotros, fueron puestos en conocimiento tanto del señor Ministro como de usted, resolviéndose que oportunamente se tendrían presentes.

El momento de tenerse presente, es sin duda, en la actua-

lidad, y desde luego, si no solo hemos construído durante un año, nada menos que 16 kilómetros de carretera, sino que, en vez de hacer valer las múltiples demoras referidas que importaban varios meses de privación de trabajo, tan solo vendría á resultar que el plazo lo hemos excedido en 12 días más ó menos, que es á lo que se reduce la diferencia en cuestion, es indudable que hasta por equidad no corresponde que se nos impongan multas ni se nos haga responsables de un hecho que si algo demostraría, sería el que nuestra Empresa á pesar de las inmensas pérdidas que le ha costado la construcción de la carretera, aún así, la ha terminado antes del plazo que debía hacerlo, teniéndose en cuenta las circunstancias relacionadas.

Por lo expuesto;

Suplicamos al señor Inspector se sirva resolver, que no estamos obligados al pago de multas, por la demora involuntaria de los días excedidos para la terminación de la carretera de Las Piedras á Canelones.

Es justicia.

Montevideo, Setiembre 19 de 1908.

Por la Sociedad Anónima " La Constructora Uruguaya ",

C. Tower,
Presidente.

J. Gorlero,
Secretario.

Inspección General de Vialidad.

Montevideo, Setiembre 21 de 1908.

Excmo. señor Ministro de Obras Públicas:

Elevo á V. E. este escrito de la Empresa " La Constructora Uruguaya " y los antecedentes que en él se invocan.

El decreto de V. E. de fecha 9 de Agosto de 1907, (artículo 1.°), concede como última prórroga para terminar la construcción de la carretera á Guadalupe, un año de plazo. La carretera fué terminada, según el último informe del Ingeniero Director de la misma, el día 23 de Agosto, es decir, con 14 días de atraso. Si el plazo se contara desde el día de la notificación á la Empresa, el atraso se reduciría á doce días.

Los antecedentes adjuntos demostrarán á V. E. que, en realidad ese atraso, en gran parte por lo menos, debe imputarse á motivos independientes de la voluntad de la Empresa, que ha puesto cuanto ha estado en ella, por terminar la obra en el tiempo fijado.

Mi opinión es, pues, que en vista de los hechos imprevistos que han imposibilitado en ciertos momentos la actividad de la Empresa, se la exonere del pago de las multas que resultarían de la aplicación literal del decreto citado y que no excederían, en ningún caso, á la suma de mil cuatrocientos pesos.

Eduardo García de Zúñiga.

Ministerio de Obras Públicas.

Montevideo, Octubre 1.° de 1908.

Visto este expediente por el que la Sociedad Anónima " La Constructora Uruguaya " solicita se le exonere del pago de las multas en que ha incurrido por el retardo en la terminación de la carretera de Las Piedras á Guadalupe.

Considerando: que ese retardo proviene de hechos imprevistos que han imposibilitado en ciertos momentos la actividad de la Empresa, por causas que no le son imputables;

Y atento á lo manifestado por la Inspección General de Vialidad en el precedente informe,

SE RESUELVE:

Exonerar á la Sociedad Anónima " La Constructora Uruguaya " del pago de la multa en que ha incurrido por la demora de 12 días en terminar la construcción de la carretera de Las Piedras á Guadalupe.

Comuníquese y publíquese.

WILLIMAN.
JUAN P. LAMOLLE.

Cancelación del anticipo de fondos hechos á la Empresa Scala y C.ª

Montevideo, Diciembre 18 de 1906.

Excmo. señor Ministro de Fomento:

V. Scala y C.ª contratistas constructores de la carretera de Las Piedras á Canelones, venimos por medio del presente escrito á solicitar de V. E.:

Que á fin de dejar determinada la forma de devolución y pago del adelanto de $ 35.000 (treinta y cinco mil pesos), que hizo el Superior Gobierno á esta Empresa, con afectación prendaria del plantel y herramientas que existe en la carretera desde Piedras á Canelones, quede fijado que, de cada certificado de obras ejecutadas en dicha carretera de acuerdo con el pliego de condiciones y contrato, sea retenido el 10 por ciento para ser aplicado á la amortización y pago del adelanto de $ 35.000.

Pedimos al Superior Gobierno quiera así resolverlo.

V. Scala y C.ª.

Ministerio de Fomento.

Montevideo, Enero 5 de 1907.

Informe la Inspección General de Vialidad.

PACHECO.

Inspección General de Vialidad.

Montevideo, Enero 24 de 1907.

Excmo. señor:

Esta Inspección opina que el descuento de 10 por ciento no sería suficiente.

En efecto, la suma total del contrato es aproximadamente de $ 233.400. De esta suma hay que deducir, por de pronto,

el 10 por ciento de descuento de garantía y luego $ 9.126.84 en virtud de la resolución de V. E. de fecha 22 de Noviembre próximo pasado. El total se reduce así á $ 200.000 (en números redondos). El 10 por ciento de esta cantidad, estaría como se ve, muy lejos de importar $ 35.000.

El 20 por ciento permitirá amortizar la deuda un poco antes, es cierto, del último pago parcial; pero esto parece muy natural tratándose de un crédito que no goza de intereses.

En conclusión, aconsejo que se eleve al 20 por ciento la cuota de amortización propuesta.

Eduardo García de Zúñiga.

Ministerio de Fomento.

Montevideo, Enero 26 de 1907.

Vistos: Resultando, que por resolución de fecha 27 de Octubre de 1906, el Poder Ejecutivo concedió á la Empresa V. Scala y C.ª, un anticipo de treinta y cinco mil pesos ($ 35.000) á cuenta de los trabajos realizados en la carretera de Las Piedras á Guadalupe, mediante la garantía ofrecida, consistente en el material que poseía la Empresa en aquella fecha y el que fuera incorporando en lo sucesivo;

Que la Empresa solicita actualmente se le retenga un tanto por ciento, del importe de cada certificado para pago de obras ejecutadas que se le expida, con destino á la amortización del referido anticipo;

Atento lo informado por la Inspección General de Vialidad,

SE RESUELVE:

Que para la amortización y pago del referido adelanto de treinta y cinco mil pesos ($ 35.000) que se le hizo á la Empresa V. Scala y C.ª, se deducirá el 20 por ciento de cada uno de los certificados que por obra hecha se expida á la citada Empresa, hasta la completa amortización del anticipo mencionado.

Notifíquese á los interesados y á la Inspección General de Vialidad.

BATLLE Y ORDÓÑEZ.
ALFONSO PACHECO.

Excmo. señor Ministro de Obras Públicas, Ingeniero don Juan P. Lamolle.

V. Scala y C.ª, á V. E. decimos:

Que en nuestro escrito del 10 de Marzo de 1908 presentado á la Inspección General de Vialidad, sometíamos á la aprobación de esta Inspección la cuenta de amortizaciones que hemos hecho al Estado como cancelación del anticipo que nos hizo de *treinta y cinco mil pesos.*

Habiendo sido esa cuenta aprobada por la Inspección General de Vialidad, según lo justifica el expediente del Certificado número 15, y estando por consiguiente completamente cancelado el referido anticipo,

A V. E. pedimos se sirva mandar levantar el gravamen que en garantía de dicho préstamo teníamos constituído en nuestros materiales y planteles de la carretera de Piedras á Guadalupe. Es justicia.

Montevideo, Abril 9 de 1908.

V. Scala.

Ministerio de Obras Públicas.

Montevideo, Abril 11 de 1908.

Informe la Inspección General de Vialidad.

LAMOLLE.

Inspección General de Vialidad.

Montevideo, Abril 14 de 1908.

Excmo. señor:

Esta Oficina elevó al Ministerio de V. E. la liquidación referida, aprobándola sin observación.

Corresponde, pues, levantar el gravamen que pesa sobre los materiales y plantel de la Empresa.

Eduardo García de Zúñiga.

Ministerio de Obras Públicas.

Montevideo, Abril 28 de 1908.

Vista al señor Fiscal de Gobierno de segundo turno.

LAMOLLE.

Fiscalía de Gobierno de segundo turno.

Excmo. señor:

Aunque la cuenta de las amortizaciones hechas por la Empresa V. Scala y C.ª no se acompaña á estos antecedentes, el Fiscal se atiene á la afirmación contenida en el precedente informe de la Inspección General de Vialidad relativa á que V. E. *ha aprobado dicha cuenta sin observación*, de lo que se deduce que aquella ha satisfecho ya, hasta concurrencia de la extensión del préstamo de treinta y cinco mil pesos, las cuotas de veinte por ciento á deducir de cada certificado que se le expidiera (resoluciones del Poder Ejecutivo de fecha 27 de Octubre de 1906 y 26 de Enero de 1907).

Siendo esto así, lo que fácilmente podrá corroborar V. E., nada se opone, tratándose de la ejecución de un pacto independiente del Contrato principal, á que se levante el gravamen de prenda constituído sobre los materiales ofrecidos en garantía y que se mencionan en el inventario formalizado en el Ministerio de Fomento con fecha 31 de Octubre de 1906.

No obstante lo expuesto, V. E. resolverá como lo estime más acertado.

Montevideo, Mayo 11 de 1908.

Alfonso Pacheco.

Ministerio de Obras Públicas.

Montevideo, Mayo 14 de 1908.

Agréguense los antecedentes en que consten las amortizaciones efectuadas y pase á informe de la Contaduría General del Estado.

LAMOLLE.

Contaduría General del Estado.

Excmo. señor:

Por los certificados números 1 á 15 á fojas 8, 12, 20, 25, 30, 33, 35, 37, 40, 43, 46, 48, 52, 54 y 59 y sus antecedentes agregados, así como por las respectivas órdenes de pago referentes á esos certificados que obran en esta Oficina, se comprueba que sobre el importe de las obras hechas á que los mismos se refieren, se ha verificado el descuento de 20 por ciento establecido por la Superior resolución á fojas 69, por concepto de amortización de la suma de $ 35.000 que recibió la Empresa V. Scala y C.ª en Noviembre de 1906 como anticipo del importe de dichas obras, gravando en garantía las máquinas, material, etc., detallado en el inventario de fojas 65 y lo que incorporase en adelante para los trabajos de la carretera de Piedras á Guadalupe. — Ese 20 por ciento deducido alcanza á la suma de $ 33.033,27.

En la cuenta de amortizaciones presentada por la Empresa á fojas 55 existen cuatro partidas por el 20 por ciento rebajado en igual número de certificados expedidos por obras extraordinarias. — Esos documentos ni sus antecedentes vienen en este expediente, pero esta Oficina ha podido comprobar en la Secretaría del Ministerio de V. E. donde existen tres de ellos (números 3, 4 y 6) y otro, el número 5, en la Inspección General de Vialidad, así como por las órdenes de pago respectivas que obran aquí, que en esos certificados se hicieron las deducciones por el 20 por ciento que expresan las cuatro partidas referenciadas, importantes en conjunto $ 1.966,73. — Agregando á esta suma la de $ 33.033,27 ya indicada, resulta la cantidad de $ 35.000, importe del anticipo verificado.

Estando, pues, justificado que la Empresa ha amortizado su deuda por el mencionado adelanto, no ve inconveniente la Contaduría en que V. E. se sirva acceder á lo solicitado por los señores Scala y C.ª al final del escrito de fojas 70.

V. E. no obstante resolverá.

Montevideo, Junio 3 de 1908.

Platón Arredondo.

Ministerio de Obras Públicas.

Montevideo, Junio 25 de 1908.

Vista la solicitud de la Empresa V. Scala y C.ª pidiendo se mande levantar el gravamen que pesa sobre los materiales y plantel de la Empresa, en garantía del anticipo de $ 35.000 que el Gobierno le hizo con fecha 27 de Octubre de 1906;

Considerando: que del informe de la Contaduría General del Estado resulta que dicha Empresa ha amortizado totalmente el anticipo que le fué acordado;

Y en mérito de lo informado por la Inspección General de Vialidad y lo dictaminado por el señor Fiscal de Gobierno de segundo turno,

El Poder Ejecutivo

RESUELVE:

1.º Declarar que la Empresa V. Scala y C.ª ha cancelado el anticipo de $ 35.000 que le hizo el Gobierno.

2.º Levantar, en consecuencia, el gravamen de prenda constituído sobre los materiales y plantel de dicha Empresa, en garantía del referido anticipo.

3.º Por Secretaría procédase á desglosar los expedientes agregados, que serán devueltos á sus carpetas respectivas.

4.º Comuníquese y publíquese.

WILLIMAN.
JUAN P. LAMOLLE.

Autorización para mover trenes especiales entre Las Piedras y Canelones, al servicio de la Empresa V. Scala y C.ª

Ministerio de Obras Públicas.

Montevideo, Enero 9 de 1908.

Vista la solicitud de la Empresa V. Scala y C.ª pidiendo se autorice á la Empresa del Ferrocarril Central para hacer correr trenes especiales destinados á transportar, entre Las Piedras y Canelones y puntos intermedios, el pedregullo necesa-

rio para la construcción de la carretera de Las Piedras á Guadalupe, y atento á lo informado por el Departamento Nacional de Ingenieros y la citada Empresa,

SE RESUELVE:

Autorizar á la Empresa del Ferrocarril Central del Uruguay para el tránsito de los trenes especiales, al servicio de la Empresa V. Scala y C.ª, entre Las Piedras y Canelones, de acuerdo con las condiciones que dichas Empresas, de común acuerdo establezcan, y en el bien entendido de que la Empresa del Ferrocarril Central tomará todas las precauciones necesarias tendientes á evitar contratiempos á los trenes de itinerario, quedando responsable por los perjuicios que ocasione á terceros cualquier interrupción en la vía.

Notifíquese y comuníquese.

WILLIMAN.
JUAN P. LAMOLLE.

IV

CARRETERA TOLEDO-PANDO

Se obliga á la Empresa Scala y C.ª al pago de determinada suma por diferencia en la clase de material empleado en la construcción de la carretera.

Ministerio de Obras Públicas.

Montevideo, Noviembre 16 de 1907.

Vistos estos antecedentes y:

Resultando: 1.° Que con motivo de hallarse próxima á terminarse la carretera de Toledo á Pando, que construye la Empresa V. Scala y C.ª, el Ingeniero Director de dicha obra, don Pedro B. Magnou, se dirigió á la Inspección General de Vialidad manifestándole que debía deducirse del importe á abonarse á dicha Empresa, la suma de dos mil novecientos setenta pesos con sesenta y ocho centésimos, importe del 14 por ciento convenido entre el Ingeniero y la Empresa, como rebaja, por concepto del material de rechazo reconocido por ella y que se ha utilizado en la piedra partida empleada en la construcción de dicha carretera. Ese mismo descuento se aplicará, también, en oportunidad, á los empalmes, una vez que estos sean terminados y recibidos provisoriamente.

2.° Que dada vista á la Empresa Scala y C.ª de lo manifestado por el Ingeniero Magnou, dicha Empresa la evacuó expresando, que no se consideraba obligada á dicho pago, por cuanto, la rebaja pretendida, estaba expresamente comprendida en la exoneración decretada á su favor por la transacción celebrada entre el Ministerio de Obras Públicas y ella con fecha 9 de Agosto próximo pasado.

Considerando: 1.° Que el fundamento en que se apoya la Empresa Scala y C.ª, para oponerse al descuento á que se ha hecho referencia, es inadmisible, porque en el caso en cuestión no se trata evidentemente de reclamaciones á la Empresa en que ésta pueda discutir un derecho ó alegar razones contra exigencias de carácter cuestionable, sino que se trata pura y simplemente, de un convenio pactado entre la Empresa y el Ingeniero Director, sobre actos que no admiten discusión y cuyo cumplimiento es, en todo tiempo, de naturaleza imperiosa é inapelable.

2.° Que el convenio de 9 de Agosto último, ya citado, no tiene ni puede tener el alcance que le atribuye la Empresa Scala y C.ª, pues, por el preámbulo de ese convenio, se establece claramente que él se refiere á las *mutuas reclamaciones fundadas* que han formulado las dos partes — el Ministerio y la Empresa — y es á esas reclamaciones á las cuales puede únicamente aplicarse.

3.° Que por su propia naturaleza, el caso á que se refieren estos antecedentes, no puede comprenderse entre los exonerados de reclamo por aquella transacción, pues, ésta se refiere á la falta de cumplimiento de los contratos con relación á los plazos para la terminación de las obras y al pago de la multa respectiva, tanto con referencia á la construcción de las carreteras como á las obras de saneamiento.

4.° Que á la rebaja que se le impone, no pudo ni puede rehusarse la Empresa Scala y C.ª, antes ni después del convenio, desde el momento que ella ha empleado, en la construcción de las carreteras, materiales inferiores á los establecidos en el pliego de condiciones con arreglo á los cuales se fijó el precio de ocho pesos por metro y esa inferioridad de los materiales empleados, no admite otra compensación que una rebaja prudencial, *como la que se convino* y á la que no podía renunciar el Gobierno, pues de otro modo aparecería ejerciendo un acto de liberalidad inusitado al pagar por una obra lo que en realidad no vale. Corrobora todo lo expuesto, el hecho de que en el citado convenio se dispuso, que en atención á los nuevos plazos que se acordaron á la Empresa, quedaba rebajado de 50 centésimos el precio del metro corrido en las extensiones de carreteras que en adelante se construyeran y si el Gobierno impuso esa condición, como compensación á la prórroga de plazos, no es de ninguna manera admisible que renunciara á la

compensación á que tenía derecho incontrovertible por la deficiencia de calidad de los materiales empleados.

5.° Que el artículo 7.° del citado convenio de 9 de Agosto establece: "Que los contratos primitivos pactados entre el Gobierno "y la Empresa Scala y C.ª y relativos á carreteras y obras "de saneamiento, regirán en toda su integridad, salvo en "las partes que hayan sido modificadas por el presente con- "venio". El contrato celebrado con Scala y C.ª para la construcción de la mencionada carretera, no ha sido ni podía ser modificado, en cuanto se refiere al empleo de material de determinada calidad y desde luego, ese contrato rige en toda su integridad, como así se establece expresamente en aquel convenio y si la Empresa no ha empleado el material á que estaba obligada, sustituyéndolo por otro de calidad inferior, es obvio que debe sufrir un descuento proporcional sobre el precio convenido, hecho ese tan natural y tan lógico, que la Empresa lo aceptó de plano, con la única limitación de reducir el porcentaje, de 20 por ciento que exigía el Ingeniero, al 14 por ciento que quedó establecido de común acuerdo.

Por todo lo expuesto y de conformidad con el informe de la Inspección General de Vialidad.

SE RESUELVE:

Declarar que la Empresa V. Scala y C.ª está obligada al pago de la indicada suma de $ 2.970.68 importe del 14 por ciento de rebaja convenido entre dicha Empresa y el Ingeniero Magnou, por concepto del material de rechazo utilizado en la piedra partida empleada en la construcción de la carretera de Toledo á Pando.

La Empresa citada queda igualmente obligada al pago del referido descuento, en la parte correspondiente á los empalmes, el que se hará efectivo una vez terminados y recibidos provisoriamente dichos empalmes.

Previa notificación vuelva á la Inspección General de Vialidad á sus efectos.

WILLIMAN.
JUAN P. LAMOLLE.

Fiscalía de Gobierno de segundo turno.

Montevideo, Marzo 5 de 1908.

La resolución de V. E. de fecha 16 de Noviembre de 1907 precisa con toda exactitud el alcance del convenio de 9 de Agosto, en términos tales, que no ha podido desvirtuar la dialéctica de los reclamantes.

Dada la buena fé que preside á los actos de la Administración, era de suponer que si el Gobierno hubiera pensado aliviar á la Empresa de la obligación de construir la carretera en condiciones no admitidas por el arte, así lo hubiera establecido entonces. No lo hizo, luego los contratos rigen con toda integridad.

Pero cree el Fiscal, dado el estado de la convención ajustada, en cuanto al empleo del pedregullo, que para fijar el importe del descuento, el temperamento del arbitraje recomendado por la Inspección General de Vialidad, es equitativo y V. E. podrá aceptarlo en esta ocasión para el caso ocurrente, siguiendo la tramitación impresa en el pliego de condiciones.

V. E. resolverá acertadamente.

Alfonso Pacheco.

Ministerio de Obras Públicas.

Montevideo, Marzo 19 de 1908.

Visto el escrito presentado por la Empresa V. Scala y C.ª pidiendo sea reconsiderada la resolución gubernativa de fecha 16 de Noviembre de 1907, que estableció la obligación de dicha Empresa, al pago de determinada suma en concepto de rebaja por el material de rechazo utilizado en la construcción de la carretera de Toledo á Pando;

Por los fundamentos de la resolución citada y atento á lo informado por la Inspección General de Vialidad y á lo dictaminado por el señor Fiscal de Gobierno de segundo turno,

El Poder Ejecutivo

RESUELVE:

1.° Mantener la expresada resolución de fecha 16 de Noviembre de 1907 en cuanto obliga á la Empresa V. Scala y C.ª

al pago de la rebaja correspondiente al material de rechazo que empleó en la construcción de dicha carretera.

2.° Someter á árbitros el importe del descuento que debe sufrir la Empresa V. Scala y C.ª por el concepto indicado.

3.° Nombrar árbitro, por parte de la Administración, al señor Ingeniero don José Serrato.

4.° Notifíquese á la Empresa, para que dentro de tercero día, proceda á la designación del árbitro que le corresponde.

5.° Los dos árbitros reunidos nombrarán el tercero, habiendo discordia entre ellos.

6.° Comuníquese y vuelva á la Inspección General de Vialidad para que pase este asunto á los árbitros á los efectos de derecho.

WILLIMAN.
JUAN P. LAMOLLE.

Secretaría del Ministerio de Obras Públicas.

El día 20 de Marzo de 1908 notifiqué en mi despacho á la Empresa V. Scala y C.ª la resolución precedente, quien una vez enterado de ella manifiesta que nombra árbitro de la Empresa al señor Arquitecto don Jacobo Vázquez Varela.

V. Scala y C.ª. *P. C. Rodríguez,*
Oficial Mayor.

Excmo. señor Ministro de Obras Públicas, Ingeniero don Juan P. Lamolle.

V. Scala y C.ª en el expediente sobre pago de materiales de rechazo de la carretera de Toledo á Pando á V. E. decimos:

Que por resolución de fecha 19 del corriente se ha dispuesto mantener la disposición que nos obliga al pago de la rebaja correspondiente al referido material de rechazo, sometiéndose á árbitros el fijar el importe del descuento que por tal hecho debemos sufrir (artículo 2.°).

De esto se deduce que lo que se somete al arbitraje es solamente la fijación del importe que debemos abonar por el material de rechazo, pero como por nuestra parte hemos sostenido que nada debemos pagar por ese concepto, resultaría,

que aún cuando los árbitros fueran de nuestra misma opinión, nada podrían resolver al respecto, pues V. E. bien sabe que los árbitros sólo pueden laudar sobre los puntos comprometidos, bajo pena de nulidad (artículo 570 del Código de Procedimiento Civil).

A fin de obviar posibles incidentes futuros venimos á suplicar á V. E. se digne ampliar la citada resolucón de fecha 19 de Marzo en el sentido de que lo que se somete al fallo arbitral es:

1.° Si la Empresa V. Scala y C.ª de acuerdo con las consideraciones alegadas por ambas partes, está ó no obligada á pagar el material de rechazo utilizado en la construcción de la carretera de Toledo á Pando y,

2.° En caso afirmativo, qué descuento debe sufrir dicha Empresa por el concepto indicado.

Dígnese V. E. así resolverlo, pues es justicia.

Montevideo, Marzo 24 de 1908.

Pp. *V. Scala y C.ª — B. Brandes.*

Ministerio de Obras Públicas.

Montevideo, Abril 23 de 1908.

Por los fundamentos establecidos en la resolución de fecha 16 de Noviembre de 1907 confirmada por la de 19 de Marzo del corriente año, estése á lo dispuesto en las citadas resoluciones.

WILLIMAN.
JUAN P. LAMOLLE.

Excmo. señor Ministro de Obras Públicas, Ingeniero don Juan P. Lamolle.

V. Scala y C.ª en el expediente sobre pago de materiales de rechazo en la carretera de Toledo á Pando á V. E., como más haya lugar, decimos:

Que en el contrato sobre construcción de la carretera de Toledo á Pando intervienen dos partes: una, el Estado, como

persona jurídica capaz de derechos y obligaciones á la par de cualquier otro particular (artículo 21 del Código Civil) y la otra, nuestra Empresa.

Por dicho contrato se estableció que todas las divergencias á que diera lugar, serían resueltas por árbitros nombrados por ambas partes, pero de ningún modo se estableció, ni podía establecerse sin violar los artículos 1227 y 1271 del citado Código, que llegado el caso de nombrarse árbitros, éstos serían nombrados por uno solo de los contratantes ó que éste tendría el derecho de formular el compromiso arbitral, de acuerdo exclusivo con sus intereses, pues á la par de que nadie puede ser juez y parte en las divergencias á que puedan dar motivo las cláusulas de todo contrato, tampoco el cumplimiento de éste puede quedar al arbitrio de uno de los contratantes.

Por las resoluciones de fecha 16 de Noviembre de 1907 y 19 de Marzo del corriente año V. E. manda que la cuestión en litis sea sometida al fallo arbitral, reconociéndonos el derecho indiscutible de nombrar nuestro árbitro, pero por la de fecha 24 de Abril que se nos ha notificado, V. E. no nos reconoce el otro derecho, el más sagrado é importante, que es el de intervenir en la redacción del compromiso con arreglo al cual deben pronunciar su laudo los árbitros, puesto que de la redacción de dicho compromiso puede decirse que pende la resolución del punto discutido.

Y contra esto venimos á reclamar, esperando confiados que la ilustración y rectitud notoria de V. E. nos ha de dar la razón que la ley expresamente nos acuerda.

Los artículos 535 y 536 del Código de Procedimiento Civil establecen que " la ley ó el contrato pueden hacer forzoso, para las partes el compromiso de árbitros, en cuyo caso, los tribunales ordinarios de oficio ó á petición de parte, obligarán á los que litigan á someterse á juicio arbitral ". Por su parte, el artículo 540 del propio Código determina que el compromiso debe contener entre otras cosas " la cuestión ó cuestiones que se someten al fallo arbitral ".

En este caso, ¿cuáles son esas cuestiones? Sencillamente, primero " si la Empresa V. Scala y C.ª, teniéndose presente las consideraciones alegadas por ambas partes en este expediente, está ó no obligada á pagar el material de rechazo utilizado en la construcción de la carretera de Toledo á Pando"

y segundo, en caso afirmativo, qué descuento debe sufrir dicha Empresa por el concepto indicado.

Estas son las cuestiones discutidas, pues la Oficina de Vialidad sostiene que estamos obligados al pago referido y por nuestra parte, lo negamos y si esto es así, es indudabe que el compromiso arbitral debe contener ambas cuestiones, cuanto que las leyes son obligatorias para todos. Entre tanto, V. E. resuelve que sólo debe contener la segunda, dando por sentado que estamos obligados á ese pago, y al hacerse esto V. E. no tiene en vista de que en este caso, aquella Oficina, no tiene otros derechos que los de cualquier particular contratante, que no puede imponer resoluciones como no la podemos imponer nosotros y que por consiguiente tanto derecho tiene dicha Oficina á exigir que se establezca en el compromiso arbitral la segunda proposición, como nosotros lo tenemos á pedir que se haga igual cosa con la primera, mucho más, cuanto que si sólo se estableciera la segunda resultaría que aceptábamos como cosa resuelta el que algo debemos de pagar por el pedregullo de rechazo, hecho que va en contra de lo que hemos sostenido, convencidos en absoluto de que ese punto fué materia y entró en el arreglo celebrado entre el Estado y nosotros el 9 de Agosto de 1907.

Por lo expuesto, á V. E. suplicamos se digne resolver que el compromiso arbitral debe contener las dos cuestiones que han sido materia de discusión y para el caso denegado disponer:

1.° O bien que sean los propios árbitros quienes procedan á resolver en que términos debe redactarse el compromiso, ó

2.° Que se pase este expediente al señor Juez respectivo para que proceda á establecer los puntos que son objeto de disidencia de las partes interesadas y que deben ser resueltos por los árbitros (artículo 548 inciso 2 del Código de Procedimiento Civil).

Para el caso denegado desde ya manifestamos que no aceptamos el compromiso arbitral redactado por la Oficina de Vialidad y que por tanto, dejamos á salvo nuestros derechos para ejecutarlos en la vía y forma pertinentes.

Es justicia.

Montevideo, Mayo 12 de 1908.

V. Scala y C.ª

Ministerio de Obras Públicas.

Montevideo, Julio 30 de 1908.

Vista la gestión iniciada por la Empresa V. Scala y C.ª para que sea sometida á árbitros la cuestión debatida al pago á que fué compelida por concepto de rebaja en el material de rechazo empleado en la construcción de la carretera de Toledo á Pando;

Considerando: 1.° Que por la resolución de 19 de Marzo del corriente año, confirmatoria en lo fundamental de la de 16 de Noviembre de 1907, se resolvió someter á árbitros únicamente la parte que se refiere al monto del descuento que debe sufrir la Empresa por el concepto indicado;

2.° Que en el pedido de reconsideración que formuló la nombrada Empresa con fecha 24 de Marzo último se dispuso mantener las dos resoluciones antes citadas;

3.° Que la Empresa V. Scala y C.ª aceptó la resolución de 19 de Marzo próximo pasado á que se ha hecho referencia, sometiendo al arbitraje sólo el punto referente al monto del descuento, como así resulta del hecho de haberse notificado sin observaciones de esa resolución y nombrado el árbitro que le correspondía, para cuyo cargo designó al arquitecto don Jacobo Vázquez Varela;

4.° Que esta gestión de Scala y C.ª importa un pedido de reconsideración, pedido al cual esa Empresa no acompaña los nuevos documentos requeridos por el artículo 2.° del decreto de fecha 23 de Marzo de 1900 como condición *sine qua non* para que el recurso de revisión pueda ser legalmente admitido, y

5.° Que sin perjuicio de la improcedencia del recurso interpuesto, las razones invocadas no desvirtúan las que han servido de fundamento á la resolución que se pide reconsiderar:

El Poder Ejecutivo.

RESUELVE:

1.° No hacer lugar á lo solicitado.

2.° Notifíquese, publíquese y archívese.

WILLIMAN.
JUAN P. LAMOLLE.

Recepción definitiva de la carretera

Excmo. señor Ministro de Obras Públicas, Ingeniero don Juan P. Lamolle.

Venciéndose el 7 de Agosto próximo el plazo para la entrega definitiva de la carretera " Toledo á Pando " desde el kilómetro cero hasta su terminación, de acuerdo con lo resuelto por V. E. en el expediente sobre vencimiento común de fecha, venimos á poner tal hecho en conocimiento de V. E. y á suplicarle que previos los trámites consiguientes, se sirva ordenar se proceda por quien corresponda al recibo de la referida carretera en la citada fecha, pues estamos en condiciones de efectuar aquella entrega.

Dígnese V. E. así resolverlo, y una vez realizada dicha entrega ordenar que se libren las órdenes respectivas para que se nos devuelvan:

1.° La primera garantía que depositamos y que se encuentra depositada en el Banco de la República á la orden conjunta del Superior Gobierno y de la Empresa V. Scala y C.ª según recibo que obra en poder de la Secretaría del Ministerio de V. E.; y

2.° Que también se nos devuelvan las retenciones del 10 por ciento correspondientes á lotes de camino y trabajos de Administración.

Es justicia.

Montevideo, Julio 22 de 1908.

V. Scala y C.ª. — Sociedad Anónima la Constructora Uruguaya. — Pedro C. Towers, Presidente. — *J. Gorlero,* Secretario.

Ministerio de Obras Públicas.

Montevideo, Julio 23 de 1908.

Informe la Inspección General de Vialidad.

LAMOLLE.

Comisión número 1 de Puentes y Carreteras.

Montevideo, Setiembre 8 de 1908.

Señor Inspector General de Vialidad:

En el día de ayer acompañado del señor Ingeniero don Ernesto Katzentein, practiqué una nueva inspección ocular á la carretera de Toledo á Pando, construída por la Empresa V. Scala y C.ª, y que por decreto del Ministerio de Obras Públicas de fecha 20 de Febrero último, se dispuso sería recibida definitivamente, dicha carretera, en el día 1.º de Agosto próximo pasado.

Encontrándose las obras de la carretera, según mi opinión, en las condiciones prescriptas por el artículo 39 del Pliego de Condiciones respectivo, aconsejo en tal virtud que sea recibida definitivamente.

Aprobada la recepción definitiva, corresponderá de acuerdo con lo dispuesto también en el mencionado artículo 39, devolver las garantías del 10 por ciento y además el importe depositado por la Empresa en garantía de la ejecución total de las obras. Pero es el caso, que está pendiente aún de resolución, el asunto sobre el precio unitario que se le ha de aplicar al metro cúbico de piedra partida de rechazo, y creo que hasta tanto no se determine ese precio y se haga la correspondiente liquidación, no se debe pensar en hacer las devoluciones que dejo indicadas. De modo que, por el momento este informe no debe tener otro efecto, que el de decretar la resolución definitiva con el fin de librar á la Empresa de la conservación de la carretera.

A los fines consiguientes, dejo constancia, que si antes de la fecha no me he expedido, ha sido únicamente porque las obras no estaban de recibo.

Saluda á usted muy atentamente.

Pedro B. Magnou.

— —

Inspección General de Vialidad.

Montevideo, Setiembre 12 de 1908.

Excmo. señor Ministro de Obras Públicas, Ingeniero don Juan P. Lamolle.

Esta Inspección aprueba el informe que antecede con la siguiente salvedad.

Cree que no corresponde todavía la devolución íntegra de las retenciones de garantía, por hallarse pendiente aún el arbitraje que debe fijar el descuento á hacerse en el precio de la carretera, por haberse empleado en su construcción una calidad de pedregullo diferente de la prevista en el contrato y admitida sólo á condición de que esa rebaja se efectuaría una vez fijado su importe por los árbitros.

La referida rebaja no excederá á cuatro mil pesos; bastaría pues reservar esa suma y devolver el resto de las retenciones referidas y el importe de la garantía de ejecución, que es de $ 1.500 en Obligaciones del Puerto de Montevideo (documento de depósito número 1605 expedido por el Banco de la República con fecha 25 de Enero de 1906 y que se halla en custodia en la Secretaría de ese Ministerio).

Teniendo en vista las consideraciones que anteceden he expedido el certificado adjunto, correspondiente á las retenciones del 10 por ciento, con la deducción de $ 4.000 antes indicada. En cuanto á la cancelación de la garantía, V. E. se servirá ordenar que se efectúe si lo cree procedente.

Eduardo García de Zúñiga.

Ministerio de Obras Públicas.

Montevideo, Octubre 1.º de 1908.

Vista la solicitud de la Sociedad Anónima "La Constructora Uruguaya", sucesora de la Empresa V. Scala y C.ª, pidiendo: 1.º que se proceda á la recepción definitiva de la carretera de Toledo á Pando en toda su extensión, y 2.º, se le devuelva la garantía depositada y el importe de las retenciones del 10 por ciento que le fueron hechas sobre los pagos parciales;

Resultando del precedente informe de la Comisión número 1 de Puentes y Carreteras, que la sociedad peticionaria ha construído la mencionada carretera de acuerdo con las condiciones prescriptas en el artículo 39 del pliego respectivo, lo que le da derecho para pedir la devolución de la garantía y de las retenciones del 10 por ciento que se le hicieron sobre los pagos parciales;

Considerando: que se halla aún pendiente de resolución de árbitros, el monto del descuento á hacerse en el precio de la carretera, por haberse empleado en su construcción material de diferente calidad del previsto en el contrato respectivo;

Considerando: que de la suma de $ 8.852.75 á que ascendían las retenciones del 10 por ciento sobre los pagos parciales hechos á la Empresa constructora, ya le han sido devueltos $ 4.852,75, importe del certificado de fecha 15 de Setiembre próximo pasado, quedando depositada la cantidad de 4.000 pesos para responder á las contingencias del laudo arbitral á que se ha hecho referencia;

Considerando: que la expresada cantidad de $ 4.000 es suficiente para garantir la devolución que debe hacer la Empresa por concepto de la diferencia del material empleado, no habiendo, por lo tanto, inconveniente en devolver la suma de $ 1.500 en obligaciones del Puerto de Montevideo, que se depositó en garantía de la ejecución de las obras contratadas;

Y atento á lo manifestado por la Inspección General de Vialidad en el precedente informe,

SE RESUELVE:

1.° Facultar á la Inspección General de Vialidad para proceder á la recepción definitiva de la carretera de Toledo á Pando en toda su extensión.

2.° Autorizar la devolución de la suma de $ 1.500 en Obligaciones del Puerto de Montevideo depositada en garantía de la ejecución de las obras.

3.° El Ministerio de Obras Públicas impartirá las órdenes pertinentes para la devolución que se autoriza.

Comuníquese y publíquese.

WILLIMAN.
JUAN P. LAMOLLE.

V

CARRETERAS

DE CANELONES á SAN JUAN BAUTISTA y PACHE y DE TOLEDO á SAN JACINTO y SAUCE

Rescisión del contrato celebrado con el señor José A. Martinelli para la construcción de carreteras

Ministerio de Obras Públicas.

CONVENIO

Entre el Ministerio de Obras Públicas y el señor Felipe Montero, como apoderado de la sucesión de don José A. Martinelli se ha concertado *ad referéndum,* la resción del contrato que el expresado señor Martinelli había celebrado con el Estado, para la construcción de las carreteras de Canelones á Santa Lucía y Paso de Pache y de Toledo á San Jacinto y Sauce, con arreglo á las siguientes condiciones:

1.° El Estado devolverá á la sucesión Martinelli el importe de la garantía depositada para el cumplimiento del contrato respectivo por el señor José A. Martinelli, que asciende á (12.600 £), doce mil seiscientas libras esterlinas nominales, en Deuda Consolidada.

2.° El Estado pagará las obras y trabajos que sean de recibo, construídas por dicho contratista que no hayan sido abonados, rigiendo para ese pago los precios unitarios establecidos en el contrato respectivo. Las obras y trabajos que

no tengan precio determinado en el contrato serán pagados por tasación.

3.° El Estado toma á su cargo la conservación de los kilómetros de carretera construídos y releva á la Empresa contratista del pago de las multas en que hubiere incurrido, reteniendo definitivamente á su favor como compensación la tercera parte del importe total del 10 por ciento retenido hasta la fecha en los pagos parciales. Las dos terceras partes restantes del referido 10 por ciento serán devueltas de inmediato á la sucesión Martinelli.

4.° El Estado adquirirá toda la piedra y pedregullo acumulados por la Empresa en las canteras y en los caminos y que puedan utilizarse en la construcción de las carreteras, siempre que aquellos materiales sean de recibo, á juicio de los peritos que se designen, rigiendo para el pago de dichos materiales el precio de tasación.

5.° El Estado no adquirirá las máquinas, las herramientas, útiles y demás enseres, ni tampoco los materiales de construcción, fuera de los comprendidos en el inciso anterior, de propiedad de la Empresa, la que tendrá la completa disponibilidad de todos esos elementos.

6.° La tasación de los trabajos y materiales á que se refieren los incisos 2.° y 4.° de este Convenio se hará por peritos nombrados uno por cada parte ó por un solo perito, nombrado de común acuerdo. En el caso de ser dos los peritos, uno por cada parte, éstos habiendo discordia, designarán un tercero con el que procederán al lleno de su cometido.

Los honorarios de los peritos serán costeados por cada parte y el del tercero en discordia si fuera necesario por las dos partes en proporciones iguales. En el caso del árbitro único, los honorarios serán abonados por las dos partes, en proporciones iguales.

7.° Al cumplimiento de lo pactado se obligan ambas partes conforme á derecho.

Pp. Sucesión J. A. Martinelli: *Felipe Montero*. — *Juan P. Lamolle*.

Ministerio de Obras Públicas.

Montevideo, Agosto 27 de 1908.

Visto: Apruébase el precedente convenio celebrado entre el Ministerio de Obras Públicas y la sucesión de don José A. Martinelli, representada por don Felipe Montero, para la rescición del contrato relativo á la construcción de las carreteras de Canelones á San Juan Bautista y Paso de Pache y de Toledo á San Jacinto y Sauce, concertado entre el Gobierno y el extinto don José A. Martinelli. — Procédase á la devolución de la suma de (£ 12.600) valor nominal en Deuda Consolidada, depositada por el señor José A. Martinelli, en garantía del referido contrato.

Pase á la Inspección General de Vialidad para que formule la liquidación correspondiente á las dos terceras partes del 10 por ciento retenido hasta la fecha en los pagos parciales y cuyas dos terceras partes deberán ser devueltas á la sucesión Martinelli, de acuerdo con la base 3.ª del precedente convenio. Dicha liquidación con el certificado correspondiente, lo elevará la Inspección General de Vialidad al Ministerio de Obras Públicas para su resolución.

Comuníquese á quienes corresponde, insértese en el L. C. y publíquese.

WILLIMAN.
JUAN P. LAMOLLE.

Nombramiento de perito oficial para decidir respecto del precio de las obras efectuadas por la Empresa José A. Martinelli en las carreteras de Canelones y de Toledo.

Ministerio de Obras Públicas.

Montevideo, Setiembre 10 de 1908.

Habiéndose establecido en el convenio concertado con la sucesión de don José A. Martinelli para la rescición del contrato de construcción de las carreteras de Canelones á San Juan Bautista y Paso de Pache y de Toledo á San Jacinto y Sauce,

que el precio de las obras ejecutadas en dichas carreteras y el de la piedra y pedregullo que el Estado adquiera será fijado por peritos y habiendo la sucesión Martinelli designado por su parte al ingeniero don José Serrato para ejercer ese cometido.

SE RESUELVE:

Nombrar perito por parte del Estado al señor Ingeniero don Pedro B. Magnou.

Vuelva á la Inspección General de Vialidad para que pase los antecedentes á los peritos á los efectos consiguientes.

Comuníquese y publíquese.

WILLIMAN.
JUAN P. LAMOLLE.

Resultado del peritaje efectuado por los Ingenieros señores José Serrato y Pedro B. Magnou para el pago de obras y adquisición de materiales, de acuerdo con las bases 2.ª y 4.ª del convenio que antecede.

En Montevideo, á los tres días del mes de Noviembre del año mil novecientos ocho, reunidos los ingenieros Pedro B. Magnou y José Serrato, nombrados respectivamente por el Poder Ejecutivo y por la sucesión de don José A. Martinelli para avaluar las obras, trabajos y materiales á que se refieren los incisos 2.º y 4.º del Convenio aprobado por decreto del Ministerio de Obras Públicas de 27 de Agosto del corriente año, sobre rescisión del contrato que el expresado señor Martinelli había celebrado con el Estado para la construcción de las carreteras de Canelones á Santa Lucía y Paso de Pache, y de Toledo á San Jacinto y Sauce, resolvimos proceder á extender la presente acta que establece el resultado del cometido que se nos confió.

Para llegar á él hemos debido estudiar, en primer término, todos los antecedentes escritos y gráficos relacionados con la contratación y construcción de esas carreteras, para en seguida inspeccionar minuciosamente todas las obras y trabajos ejecutados en ellas, y la piedra bruta y partida acumulada

en las canteras y en los caminos, tomando los datos y elementos necesarios para establecer los metrajes y precios correspondientes á esos trabajos y materiales.

No habiendo podido acordar los precios que debían fijarse á la piedra de mano y á la partida, resolvimos nombrar perito tercero, de acuerdo con la facultad que se nos dió por el artículo 6.° del Convenio citado, al Ingeniero don Florencio Michaelsson, el que aceptó la designación, firmando con los suscritos el acta respectiva á los diez y nueve días del mes de Octubre próximo pasado, en tres de un mismo tenor, una para cada perito.

Cumplido por el Ingeniero Michaelsson el cometido que le dimos, según consta en el informe del 29 del mismo Octubre, que expidió en dos de igual tenor y del que cada uno hemos recibido un ejemplar, acordamos aplicar á aquellos materiales, en el avalúo que debemos practicar, los precios determinados por el perito tercero.

En consecuencia, de común acuerdo establecemos:

OBRAS Y TRABAJOS EN LOS KILÓMETROS INCONCLUSOS DE LA CARRETERA GUADALUPE, SAN JUAN BAUTISTA Y PASO DE PACHE

Explanación

19.500	metros cúbicos de desmonte en el empalme á Canelones desde el k. $8.^{251.40}$ á k. $12.^{144.90}$ á $ 0.30............	$	5.850 00
5.988	m³ de terraplén en el mismo trozo, á $ 0.35.........................	"	2.095 80
16.426	m³ de desmonte en el empalme á Paso de Pache, desde el k. $13.^{837.60}$ al k. $18.^{202.70}$, á $ 0.30................	"	4.927 80
12.012	m³ de terraplén en el mismo trozo, á $ 0.35.........................	"	4.204 20
765	m³ de terraplén en Guadalupe, desde el k. 0 al k. $0.^{819.80}$, á $ 0.35......	"	268 10
1.870	m³ de desmonte en el mismo trozo, á $ 0.30.........................	"	561 00
		$	17.906 90

Transporte..........		$ 17.966 90
A deducir:		
Por remover 1.368 m³ de tierra de desmonte colocada en los costados	$ 136 80	
Por falta de refino en algunos desmontes del empalme á Canelones	" 160 00	
Por falta de refino en terraplenes y desmontes del empalme al Paso de Pache	" 300 00	" 596 80
Resta		$ 17.310 10

Obras de Fábrica.—

Medio puente de 6m. de luz en el k. 13.835:

Hormigón con excavaciones, m^3 37.400, á $ 10.50	$ 392 70
Hormigón común, m^3 67.108, á $ 10.00........	" 671 08
Hormigón en bóveda, m^3 17.415, á $ 16.00..	" 278 64
Revoque imitación, m^2 96.460, á $ 1.20......	" 115 75
Chapa de mortero de cemento, m^2 33.76, á 1.20	" 40 51
Baranda de fierro pintada, m. 14.40, á $ 10.00.	" 144 00
Veredas de losa granito, m^2 21.16, á $ 3.00..	" 63 48
Cordones de granito, m^1 20.20, á $ 1.10....	" 22 22
	$ 1.728 38

Cuatro alcantarillas iguales de 0m 80 de luz en los k. 9.526.50, 10.294.50, 16.651.70 y 15.921.70:

Hormigón con excavaciones, m^3 20.196, á $ 10.50	$ 212 06
Hormigón común, m^3 17.788, á $ 10.00......	" 177 88
Hormigón en bóveda, m^3 5.472, á $ 16.00....	" 87 55
Revoque imitación, m^2 92.—, á $ 1.20........	" 110 40
Chapa de mortero de cemento m^2 51.08, á $ 1.20	" 61 30
	$ 649 19

Dos alcantarillas iguales de 0 m 80 de luz en los k. $9.^{912.50}$ y $14.^{503.50}$:

Hormigón con excavaciones, m³ 10.454, á pesos 10.50	$	109	77
Hormigón común, m³ 13.050, á $ 10.00	"	130	50
Hormigón en bóveda, m³ 2.736, á $ 16.00	"	43	78
Revoque imitación, m² 57.38, á $ 1.20	"	68	86
Chapa de mortero de cemento, m² 25.54, á $ 1.20	"	30	65
	$	383	56

Caño de 0m.30 en el k. $10.^{696.50}$:

Caño, ml. 9.00, á $ 2.40	$	21	60
Hormigón con excavaciones, m³ 2.400, á $ 10.50	"	25	20
Hormigón común, m³ 1.710, á $ 10.00	"	17	10
Revoque imitación, m² 3.00, á $ 1.20	"	3	60
Rejuntado de mortero, m³ 0.020, á $ 8.00	"	0	16
	$	67	66

Alcantarilla de 1m. de luz en el k. $10.^{944.50}$:

Hormigón con excavaciones, m³ 14.589, á pesos 10.50	$	153	18
Hormigón común, m³ 9.509, á $ 10.00	"	95	09
Hormigón en bóveda, m³ 2.075, á $ 16.00	"	33	20
Revoque imitación, m² 39.41, á $ 1.20	"	47	29
Chapa de mortero de cemento, m² 15.93, á $ 1.20	"	19	12
	$	347	88

Alcantarilla de 0 m.80 de luz en el k. $11.^{584.90}$:

Hormigón con excavaciones, m³ 4.378, á pesos 10.50	$	45	97
Hormigón común, m³ 3.272, á $ 10.00	"	32	72
Hormigón en bóveda, m³ 1.368, á $ 16.00	"	21	89
Revoque imitación, m² 20.30, á $ 1.20	"	24	36
Chapa de mortero de cemento, m² 12.77, á pesos 1.20	"	15	32
	$	140	26

Alcantarilla de 1m. de luz en el k. 15.$^{571.70}$:

Hormigón con excavaciones, m³ 6.694, á $ 10.50	$	70 29
Hormigón común, m³ 3.211, á $ 10.00........	"	32 11
Hormigón en bóveda, m³ 2.075, á $ 16.00....	"	33 20
Revoque imitación, m² 22.77, á $ 1.20.......	"	27 32
Chapa de mortero de cemento, m² 15.93, á $ 1.20	"	19 12
	$	182 04

Alcantarilla de 2m. de luz en el k. 16.$^{406.70}$:

Hormigón con excavaciones, m³ 19.390, á $ 10.50	$	203 59
Hormigón común, m³ 29.784, á $ 10.00......	"	297 84
Hormigón en bóveda, m³ 7.350, á $ 16.00....	"	117 60
Revoque imitación, m² 78.71, á $ 1.20........	"	94 45
Chapa mortero de cemento, m² 30.80, á $ 1.20..	"	36 96
	$	750 44
Suma..............	$	4.249 41

Afirmado

5.766.^{500}	metros cuadrados de macadam en Guadalupe, desde el k. 0. al k. 0.819 m. 80, á $ 0.78..............	$	4.497 80

Obras accesorias

1.892.^{20}	metros de cordones de granito colocados en Guadalupe, desde el k. 0. al k. 0.819.80, á $ 1.05........	$	1.986 81
2.013.^{40}	metros cuadrados de cuneta empedrada en el mismo trozo, á $ 1.27	"	2.557 02
4	postes de granito labrado, en Santa Lucía, á $ 12.00................	"	48 00
2	ídem ídem, en el puente, de 6 m 00, á $ 12.00........................	"	24 00
4	ídem ídem, en Canelones, á $ 12.00	"	48 00
591	metros cordones de granito sin colocar en Canelones, á $ 0.90........	"	531 90
	Suma..............	$	5.195 73

OBRAS Y TRABAJOS EN EL KILÓMETRO INCONCLUSO DE LA CARRETERA DE TOLEDO Á SAN JACINTO Y AL SAUCE

Explanación

1.324 m³ de desmonte sin refino en el k. 5.⁰⁰² al k. 5.²⁰², á $ 0.26	$	344 24
330 m³ de desmonte tosca, en el mismo trozo, á $ 0.70	"	231 00
Suma	$	575 24

Acopios

En la cantera de Bruno.—Paso de Franco, en el Canelón Grande:		
10 m³ piedra de mano, á 0.84	$	8 40
904 m³ piedra partida á máquina, á $ 1.61	"	1.455 44
En la cantera de Toledo:		
3 m³ piedra de mano, á $ 0.882	"	2 65
4.391 m³ piedra partida á máquina, á $ 1.662	"	7.297 84
1.975 m³ piedra partida á mano, á $ 2.282	"	4.506 95
En la cantera de Isla Mala:		
800 m³ piedra de mano, á $ 0.952	"	761 60
316 m³ piedra partida á mano, á $ 2.492	"	787 47
En el desvío de Isla Mala:		
728 m³ piedra de mano, á $ 1.022	"	744 02
40 m³ piedra partida á mano, á $ 2.562	"	102 48
En la Estación Santa Lucía:		
70 m³ piedra de mano, á $ 19.42	"	135 94
En la Estación Canelones:		
175 m³ piedra de mano, á $ 19.18	"	335 65
109 m³ piedra partida á mano, á $ 34.58	"	376 92
En las proximidades del almacén de Peña, empalme á Paso de Pache:		
90 m³ de canto rodado sucio, á $ 1.00	"	90 00
4 m³ de canto rodado limpio, á $ 1.20	"	4 80
Suma	$	16.610 16

RESUMEN:

Carretera Guadalupe-San Juan Bautista y Paso de Pache:	
Explanación	$ 17.310 10
Obras de fábrica	" 4.249 41
Afirmado	" 4.497 80
Obras accesorias	" 5.195 73
Carretera Toledo-San Jacinto y Sauce:	
Explanación	" 575 24
Acopios en las dos carreteras anteriores......	" 16.610 16
Suma total........	$ 48.438 44

Ascienden las obras y trabajos ejecutados por el contratista señor Martinelli, en los kilómetros inconclusos de las carreteras Guadalupe á San Juan Bautista y Paso de Pache, que no han sido abonados por el Estado, y los acopios de piedra de mano y partida, — á la suma de *cuarenta y ocho mil cuatrocientos treinta y ocho pesos con cuarenta y cuatro centésimos.*

Habiendo expresado el perito señor Serrato, en las diversas conferencias que hemos celebrado para estudiar este asunto, que el cometido que se nos dió comprende la tasación de las obras y trabajos construídos por el contratista en los diez y seis kilómetros de carretera, cuya conservación tomó á su cargo el Estado por el artículo 3.° del Convenio, y que no hubieren sido abonados, incluyendo en esas obras y trabajos, los que resulten de la comparación del proyecto contratado para la carretera de Toledo-San Jacinto y Sauce con las obras ejecutadas en los cinco primeros kilómetros de esa carretera, el perito Magnou, manifestó:

Que por el hecho de haberse rescindido el contrato, dando lugar á un convenio que apareja una transacción por la cual el Estado se ha hecho cargo de la conservación de los kilómetros construídos y por consiguiente se ha recibido definitivamente de esos kilómetros, algunos de los cuales, principalmente en el trozo de Santa Lucía á Pache, no eran de recibo, devolviendo á la sucesión Martinelli el importe correspondiente á la garantía para el cumplimiento del contrato respectivo y las dos terceras partes del importe del 10 por ciento retenido al efectuarse el pago de dichos kilómetros,

sin dejar constancia la sucesión en dicho convenio de reclamo alguno, respecto á obras ejecutadas en esos kilómetros, que no hubieren sido pagadas, trae como consecuencia la razonable suposición de que no debemos entrar á considerar ninguna clase de obras comprendidas en los referidos kilómetros.

Si fuera de esos kilómetros, recibidos ya definitivamente, no existieran otras obras, la aclaración ó constancia que exijo, estaría demás, por cuanto el artículo 2.º no habría dejado dudas al respecto; pero, como no es así, sino que existen obras realizadas por la Empresa fuera de esos kilómetros, á ellas solas entiendo se refiere lo dispuesto por el artículo aludido.

Por otra parte, sería de mal precedente, dejar derecho á los contratistas de reclamar en todo tiempo el pago de obras que se les ocurran se le adeuden, después de haberse llenado todas las formalidades requeridas para una recepción definitiva.

En cuanto á querer comparar las cantidades de obras ejecutadas en los cinco kilómetros, con las del proyecto que sirvió de base á la Empresa Martinelli para formular su propuesta, opino no existe un solo fundamento convincente que aconseje tal procedimiento.

El señor Martinelli según su contrato, que fué aprobado por decreto del Ministerio de Fomento de fecha 17 de Noviembre de 1906, aceptó el cambio de trazado de la carretera á Toledo, Sauce y San Jacinto, dispuesto por decreto del Ministerio de Fomento de ese mismo mes, rigiendo igual precio de pesos diez cuarenta centésimos ($ 10.40), por metro corrido de camino, siempre que los movimientos de tierra y obras de fábrica no importasen un metraje diferente del calculado para el primer trazado. Y si hubiera aumentos ó disminuciones en la cubicación de estas obras, ellos se abonarán ó descontarán de acuerdo con los precios unitarios establecidos en dicho contrato. Además, el ramal que se proyecta al Sauce podrá ser de un ancho menor que el de las carreteras contratadas, y en tal caso, el precio de la calzada se disminuirá en proporción, de acuerdo también con los precios unitarios.

De manera que el señor Martinelli aceptó la comparación del *total* de las obras contratadas en la carretera en cuestión, con las que resultaran del nuevo proyecto en estudio, y al efecto admite pudiera existir aumentos de obras ó disminu-

ciones (de obras de fábrica, de tierra y afirmado), que se le abonarían ó descontarían, según el caso.

La Inspección General de Vialidad formuló el nuevo proyecto y de él se le dió vista á la Empresa Martinelli, por resolución del Ministerio de Obras Públicas de fecha 28 de Enero último, quien la evacuó con fecha 5 de Marzo próximo pasado, haciendo varias observaciones que fueron, á su vez, rebatidas por la Inspección General de Vialidad, dándosele nuevamente vista á la Empresa con fecha 24 de Abril. Si bien á este proyecto le falta la aprobación del Ministerio de Obras Públicas, para que sus efectos no dieran lugar á discusión de clase alguna, opino que por el hecho de haber tenido conocimiento de él la Empresa, que es la única forma justa y equitativa para apreciar si se le debe de aumentar ó disminuir el precio de $ 10.40 por metro corrido deben determinarse las diferencias de obras entre el proyecto contratado y el nuevo en cuestión, y habiendo diferencia en más ó en menos, abonarle ó descontarle esa diferencia en la proporción que corresponda á los cinco kilómetros.

En el nuevo proyecto, la Inspección General de Vialidad, fijó el aumento total de obras en $ 29.301.62; pero al mismo tiempo establecía la probabilidad de poderse disminuir en total el aumento en *desmonte* proyectado y que por consiguiente, el importe antes citado se disminuiría en unos $ 12.099.88.

Además, la Inspección General de Vialidad, en el ramal al Sauce, después de realizados los estudios convenientes, proyectó nuevas modificaciones que traerán como consecuencia también una disminución de obras.

Como se vé, la cantidad de $ 29.301.62 que figura en el nuevo proyecto como aumento al importe total contratado por la Empresa Martinelli, — con toda probabilidad en el curso de la construcción y por tratarse de obras generales y previstas en el proyecto, — habría sido disminuído ese importe en total ó, al menos, en una fuerte proporción.

Dada la forma de contratación y pago de los kilómetros á recibir, en que se ha fijado como precio unitario el de $ 10.40 por metro corrido de carretera, sin preocuparse para nada si en cada metro la Empresa ejecuta más ó menos cantidad de obras y, por consiguiente, si ha ganado ó perdido en los metros recibidos, está claro hasta la evidencia, que en los trozos de carretera recibidos definitivamente por el Estado, ni

éste ni la Empresa tienen derecho á quejarse de que esos trozos hayan ó no costado lo que se ha pagado por ellos. Y esta es la causa, sin duda ninguna, porque la Empresa en los once kilómetros de Santa Lucía á Pache, no pretende lo que quiere que se haga con los cinco kilómetros de la de Toledo á San Jacinto, es decir, ver si los cinco kilómetros que se han ejecutado son casualmente los más caros del total contratado en la carretera respectiva.

Pues si la sucesión Martinelli, procediendo correctamente, no reclama ningún sobreprecio para los kilómetros de carretera construídos de Santa Lucía á Pache, ¿cuál es, entonces, el fundamento en que se basa para pedirlo en los construídos de Toledo á San Jacinto? No tiene otro que el hecho de no haberse ratificado el contrato con arreglo al nuevo proyecto.

A mi juicio, como ya lo digo antes, ese fundamento no tiene valor alguno desde el momento que la misma Empresa admitió la probabilidad de que las obras, según el nuevo proyecto, pudieran costar más ó menos que las contratadas y por consiguiente, que su importe pudiera ser también igual. La misma circunstancia de no estar aprobado por el Superior Gobierno el nuevo proyecto y existir la mente de que por éste habrían de costar menos sus obras que las del proyecto contratado, — según así consta en el decreto del Ministerio de Fomento de fecha 3 de Noviembre de 1906, — hace más que razonable el suponer, que al aprobar el nuevo proyecto, se hubiera establecido la condición de reducirse las obras en tal forma, — y esto completamente factible, — que resultara de un costo por lo menos igual al importe contratado; y en este caso la Empresa no habría pretendido ni podido obtener aumento alguno al precio de $ 10.40 por metro corrido, dados los términos de su contrato.

No es posible comparar, tampoco, los cinco primeros kilómetros contratados con los cinco construídos, porque es, á mi entender, algo que no debe hacerse. Si el emplazamiento de los cinco kilómetros construídos, coincidiera exactamente con el de los cinco kilómetros contratados, se podría hacer la comparación, porque entonces existiría una línea-base que es la traza del eje de la carretera en su intersección con el terreno natural; y, si se hubieran cambiado las rasantes y la importancia de las obras de arte, entonces sí resaltaría á la vista y de una manera palpable las diferencias entre los dos

proyectos. Pero, en el caso ocurrente no se puede, ó más bien, no se debe hacer comparaciones entre los dos proyectos, desde que los emplazamientos son distintos. Más que por todo, porque como ya lo he manifestado antes, no debemos comparar kilómetros por kilómetros del nuevo proyecto con los del contratado, por la razón de que la sola comparación posible y convenida según contratos es global, es decir, entre el total de las obras contratadas con las del nuevo proyecto.

Por otra parte, según el nuevo trazado, aprobado por decreto del Ministerio de Obras Públicas de fecha 18 de Mayo de 1907, la longitud total de carreteras á construir es de 37 k. 733 m.20. Si la Empresa Martinelli, en lugar de construir los cinco primeros kilómetros, hubiera construido los kilómetros que correspondieran á los números 33 al 37, ¿con cuáles kilómetros contratados habría podido pretender compararlos, desde que los números 36 y 37 no existen en el contrato?; razón ésta más para demostrar lo impracticable de esa otra solución.

En cuanto á querer determinar el kilómetro-tipo, ó más bien dicho, el kilómetro ficticio, puesto que así puede llamarse desde que en realidad no existe, opino también que dados los términos concluyentes del contrato, no tiene lugar esa otra solución.

Si la sucesión Martinelli no acepta considerar el nuevo proyecto de un valor tal, como si contara con la aprobación superior, la única solución más justa y razonable, sería efectuar la medición y tasación, aplicando los precios establecidos en el convenio, de todas las obras efectuadas en los cinco kilómetros en cuestión. Pero, esta solución no le conviene á la sucesión, por cuanto resultaría que con lo ya cobrado por esos cinco kilómetros estaría no solamente satisfecho su pago, sino que tendría que devolver al Estado unos *cinco mil pesos* ($ 5.000.00).

Termino manifestando que en mi opinión, y como un acto de equidad por parte del Estado, — dadas las condiciones especiales en que ha habido necesidad de rescindir el contrato, — sería aceptar como aumento al importe total contratado, la cantidad de $ 29.301.62, que repartida en la forma que á continuación expongo, daría como resultado el tener que aumentar el importe total de la tasación que hemos efectuado, en la cantidad de *quinientos cincuenta y siete pesos, noventa centésimos* ($ 557.90).

Importe total contratado, ó sea de los 35 k. 320.59 á $ 10.40 el metro corrido, es igual á $ 367.334.13.

Aumentada esa cantidad con los $ 29.301.62, dá como resultado el importe á que habría ascendido el contrato con arreglo al nuevo proyecto, ó sea la cantidad de $ 396.635.75, que repartidos entre los 37 k. 733 m. 20, que tiene de largo el nuevo proyecto, dá como precio del kilómetro de carretera á razón de $ 10.511.58. La diferencia entre $ 10.511.58 y los $ 10.400.00, precio contratado, ó sea la suma de $ 111.58, multiplicada por los 5 kilómetros, produce los $ 557.90 antes expresados.

A su vez, el perito Serrato expresó: Que en su concepto, el convenio sobre rescisión del contrato no deja lugar á duda alguna de que las partes que lo concertaron entendieron, como él lo entiende ahora, — *que el Estado pagaría todas las obras y trabajos que fueran de recibo, construídos por el contratista señor Martinelli y que no hubieren sido abonados, tanto en lo que dice á los kilómetros de carretera concluidos como á los inconclusos.* Que la amplitud de los términos empleados en el artículo 2.° del convenio y la circunstancia de no haberse hecho, en ese arreglo, la menor mención directa ni indirecta, de que las obras y trabajos no abonados aún por el Estado, que la Empresa hubiere ejecutado en los kilómetros de carretera á que se refiere el artículo 3.° no le serían abonados, demuestran claramente que se pensó proceder en este caso de rescisión como se procede normalmente, es decir, pagar *todas aquellas obras* y *trabajos* que en beneficio del Estado, hubiera ejecutado por su orden y cuenta, el contratista señor Martinelli y que no le hubieran sido abonados todavía. Que lo que el Estado ha hecho, *al hacerse cargo de la conservación* de los kilómetros de carretera concluídos, mediante una compensación expresamente convenida (artículo 3.° del convenio), es sencillamente sustituirse á la Empresa en la obligación que ésta tenía de conservar esas carreteras por determinado tiempo, relevándolas, por tanto, de todo compromiso posterior. Que esa sustitución, siendo aceptada por el Estado, pudo haber sido hecha en favor de cualquier persona ó empresa. Que en ninguno de los casos mencionados puede decirse que ha habido recepción definitiva de obras, desde que sólo se ha tratado de lo siguiente: la obligación de

conservar los kilómetros de carretera concluídos, ha dejado de ser tal obligación para la Empresa del señor Martinelli, pasando á otro. — Que aun cuando lo que establece ese artículo 3.° del Convenio pudiera ser interpretado como una recepción definitiva de determinado número de kilómetros de carretera, que no lo es, desde que en él se dice solamente que " el Estado toma á su cargo la conservación de los kiló-" metros de carretera concluídos y releva á la Empresa con-" tratista del pago de las multas en que hubiera incurrido, " reteniendo *definitivamente á su favor, como compensación,* " la tercera parte del importe total del 10 por ciento retenido " hasta la fecha en los pagos parciales " — ello no podría tener, tampoco, el alcance que le da el perito Magnou, de que no deben avaluarse las obras y trabajos ejecutados en esos kilómetros concluídos, no obstante no haber sido abonados hasta la fecha por el Estado.

Manifestó el perito Serrato que el contrato bilateral celebrado entre el Estado y el señor Martinelli sobre construcción de carreteras, imponía á éste último, entre otras cosas, la obligación de hacer las obras dentro de ciertas condiciones, de entregarlas provisoriamente en determinado plazo y de conservarlas por un año; pero al Estado, á su vez, le imponía la obligación de abonar por esos trabajos un precio por metro corrido de carretera, fijado de antemano, y precios unitarios por los aumentos que resultaren entre lo ejecutado y el proyecto de contrato. El hecho de entregar la Empresa Martinelli, parte ó todas las carreteras que debía construír, y el Estado recibirlas definitivamente, dando de esa recepción un recibo comprobatorio, como lo sería el artículo 3.° en el caso hipotético supuesto, no significa otra cosa, en concepto del perito Serrato, sino que el contratista ha cumplido con la obligación de hacer que tenía con el Estado; pero no que, éste, haya cumplido con la que había contraído de abonar las obras y trabajos de acuerdo con los precios del contrato. Continuó manifestando el perito Serrato, que un acto ó documento cualquiera que estableciera haberse efectuado la recepción definitiva de las carreteras ó de una parte de ellas, probaría sólo y exclusivamente que la Empresa Martinelli había cumplido con el Estado; pero nunca, que éste había cumplido con la Empresa, pagándole las obras y trabajos que había construído por su orden y cuenta. Que ni del contrato,

ni del convenio de rescisión puede deducirse que la recepción definitiva signifique, además, arreglo y cancelación de cuentas entre el Estado y la Empresa, como lo pretende el perito Magnou. Que por el contrario, el artículo 53 del pliego de condiciones generales establece que: *verificada la recepción definitiva, se hará la liquidación de las obras y trabajos efectuados con arreglo á las condiciones del contrato*, lo que quiere decir, que primero se hace la recepción y después, la liquidación de las obras y trabajos, para ser abonados, naturalmente, los que se adeuden. Que concordante con esa disposición es la del artículo 66 del mismo Pliego que dice que: *la rescisión del contrato traerá aparejada en todos los casos la liquidación definitiva de las obras y trabajos efectuados* y que la devolución de las garantías y de los descuentos parciales, *así como el pago de otras sumas, que de acuerdo con esa liquidación resultare adeudar la Administración al contratista, se harán efectivos dentro de los plazos prefijados*, etc., etc. El perito Serrato terminó expresando que su opinión, fundada en lo que deja dicho, era de que los peritos debíamos avaluar también los aumentos y disminuciones de obras y trabajos que se hubieran hecho en los kilómetros de carretera construídos, que no hubieran sido abonados ó descontados á la Empresa, y no limitarnos á tasar las obras y trabajos ejecutados en los kilómetros inconclusos como sostiene el perito Magnou.

En lo que se refiere al cambio de proyecto de las carreteras Toledo-San Jacinto y Sauce, el perito Serrato manifestó: Que todo cuanto ha dicho al tratar la cuestión anterior le es aplicable á ésta, además de lo que se estableció en el contrato de 12 de Noviembre de 1906 en la parte que dice que " *el señor* " *Martinelli acepta el cambio de trazado, etc., etc., rigiendo* " *el mismo precio de $ 10.40 por metro corrido de carretera,* " *siempre que los movimientos de tierra y obras de fábrica no* " *importen un metraje diferente del calculado para el primer* " *trazado y que si hubiera aumentos ó disminuciones en la* " *cubicación de estas obras, ellos se abonarán ó descontarán* " *de acuerdo con los precios unitarios ya establecidos* ", todo lo que naturalmente demuestra, que, recién después de concluir esa carretera, ó de rescindirse el contrato, es que se haría la liquidación para saber si las obras ejecutadas daban base para aumentos ó disminuciones. — Que por tanto, en su concepto, lo que deberíamos avaluar los peritos eran esos aumen-

tos y disminuciones en los 5 kilómetros de carretera concluídos para saber así si el contratista ha hecho obras que no le han sido abonadas, ó si por el contrario, las que ha ejecutado dan mérito á un descuento á favor del Estado. Continuó expresando el perito Serrato que no está conforme con el procedimiento indicado por el perito Magnou para determinar el monto de esos aumentos y disminuciones, cuyo procedimiento se encuentra en franca oposición con lo que dispone el contrato en el que se expresa claramente que *para el cambio de proyecto regirá el mismo precio de $ 10.40 por metro corrido, siempre que los movimientos de tierra y las obras de fábrica no importen un metraje diferente del calculado para el primer trazado y que si hubiera aumentos ó disminuciones en la cubicación de estas obras* (se refiere al movimiento de tierra y á las obras de fábrica), se pagarían ó descontarían, lo que como se comprende, es todo lo contrario de lo que hace el perito Magnou que supone que los k. $37.^{733.20}$ del nuevo trazado se hubieran pagado con igual suma que los k. $35.^{320}$ del proyecto de la licitación, con más los aumentos y disminuciones de obras, á los precios unitarios parciales, cuando en realidad si se hubiera ejecutado el nuevo proyecto, lo que la Empresa Martinelli habría recibido sería: $ 10.40 por cada metro corrido de los k. $37.^{733.20}$ y no de los k. $35.^{320}$ y además, al hacerse la liquidación, el importe de los aumentos, deducido las disminuciones en los movimientos de tierra y en las obras de fábrica, que resulta ser, como lo indica la comparación respectiva, de $ 23.294.04. La Empresa, pues, habría recibido $37.733.^{20}$ x 10.400 +' 23.294.04 ó sean $ 415.719.32, mientras que el perito Magnou cree que sólo habría cobrado $ 396.635.75.

Que si el procedimiento á seguirse para determinar esos aumentos y disminuciones en los 5 kilómetros concluídos de esa carretera fuera el de repartir proporcionalmente los que resulten de comparar los dos proyectos, la Empresa tendría derecho á que le sea abonada la suma de $ $\frac{23.294 \times 5}{37 \text{ k } 733,20}$ = $ 3.086.68 además del importe de las obras adicionales que ha ejecutado por orden de la Administración y en que no figuran en ninguno de esos proyectos. — Que además el perito Magnou ha olvidado quizá, que los precios unitarios parciales no pueden ser aplicados como lo hace en los k. $2.^{413}$ últimos de la carretera para las obras comprendidas en un metro corrido ó en

un kilómetro concluído, y ésto, por lo siguiente: 1.° Porque los precios unitarios parciales son para los aumentos y disminuciones de obras, pero no para ser aplicados al metro ó al kilómetro de carretera para el que rige el precio de $ 10,40 ó $ 10.400 respectivamente; y 2.° Porque como bien lo sabe, si se prescinde de ese precio por metro corrido y se aplican á los metrajes del proyecto los precios parciales para los aumentos y disminuciones, resulta un total muy inferior á la suma por la cual contrató la Empresa Martinelli las distintas carreteras, al precio de $ 10.40 el metro corrido, todo lo que significa que, no pueden aplicarse precios parciales, á las obras terminadas, para las que se estableció el precio dicho ya de $ 10.40 el metro corrido. — Que esa suma de $ 3.086.68 es lo menos á que tiene derecho legítimamente la Empresa contratista, por los aumentos de obra que ha ejecutado por el cambio de proyecto, pues además de lo expresado debe tenerse en cuenta: 1.° Que el proyecto que se estaba ejecutando no está de acuerdo con los fundamentos de la resolución de 3 de Noviembre de 1906 citada en el contrato; 2.° Que la Inspección de Vialidad no ajustó la modificación con el señor Martinelli, como dispone esa resolución; 3.° Que si se comparan las obras indicadas para los cinco kilómetros de carretera en el proyecto de la licitación y por cada uno de los cuales abonaba el Estado $ 10.400, con los cinco kilómetros ejecutados por cada uno de los que se abonó, también $ 10.400, resulta que la Empresa ha hecho obras excedentes, que no le han sido abonadas, que importan $ 9.996.65 (cuadro adjunto); y 4.° Que si se compara la cantidad proporcional de obras que correspondían á esos 5 kilómetros en el proyecto de la licitación, con las obras ejecutadas, resulta entonces, que los aumentos no abonados á la Empresa, importan $ 3.200.62 (cuadro adjunto).

Después de un largo cambio de ideas, en el que cada uno de los suscriptos mantuvo las que había expresado, y teniendo en cuenta que la interpretación del convenio no nos corresponde, desde que sólo somos tasadores, resolvimos de común acuerdo proceder al metraje y avaluación de las obras y trabajos discutidos, á efecto de que las partes tengan á la vista todos los elementos necesarios para cualquier solución que adopten.

En consecuencia se tiene:

AUMENTOS Y DISMINUCIONES DE OBRAS Y TRABAJOS EN LOS KILÓMETROS TERMINADOS DE CARRETERA. — GUADALUPE, SAN JUAN BAUTISTA Y PASO DE PACHE.

Aumentos:

Macadán por supresión de 20 badenes en Santa Lucía, 200²,00, $ 0.80....................	$	160 00
Desagües en calles transversales á Sarandí, Santa Lucía, 67.700, $ 0.30..............	"	20 31
Cuneta tierra y paseo en calle Río Negro-Santa Lucía, 1.029.8, $ 0.40....................	"	411 92
Cordón granito, final calle Río Negro-Santa Lucía. 31.5, $ 1.10......................	"	34 65
2 caños hormigón de 0.30 de luz en empalmes derecha calle Río Negro:		
Caño 18.00, $ 2.40........................	$	43 20
Hormigón común 1.600, $ 10.00............	"	16 00
Hormigón fundación 3.200, $ 15.00..........	"	33 60
Revoques imitación 5.60, $ 1.20..............	"	6 72
Cuneta empedrada final calle Río Negro 32.50, $ 1.30	"	42 25
Macadam unión con el acceso puente sumergible Santa Lucía. 48.00, $ 0.80............	"	38 40
1 caño de hormigón de 0.50 de luz en cuneta ferrocarril Central:		
Caño. 90.00, $ 3.40........................	$	30 60
Hormigón común. 1.020, $ 10.00............	"	10 20
Hormigón fundaciones. 0.800, $ 10.50........	"	8 40
Revoques. 4.82, $ 1.20.....................	"	5 78
Arena fundación, 2.700. $ 0.50..............	"	1 35
Empedrado entre vía y costados (F. C. C. del U.), 23.50, $ 1.30.......................	"	30 55
2 empalmes, 1.ª calle (sobre Río), en Santa Lucía:		
Macadam, 186.000, $ 0.80..................	"	148 80
Cordón granito, 33.0, $ 1.10................	"	36 30
Cuneta en tierra y paseo, 33.0, $ 0.40........	"	13 20
Cuneta empedrada. 45.00. $ 1.30............	"	58 50
Transporte..........	$	1.150 73

Transporte..........	$	1.150 73
Empedrado unión cunetas, piedra y tierra, principio calle Sarandí, 12.80, $ 1.30..........	"	16 64
Cuneta tierra y paseo, al lado vía ferrocarril, 49.4, $ 0.40...........................	"	19 76
Empalmes calle Sarandí:		
Macadam, 155.00, $ 0.80....................	$	124 00
Cordón granito, 66.0, $ 1.10................	"	72 60
Cuneta empedrada, 76.00, $ 1.30............	"	98 80
Empedrado unión cunetas, tierra y piedra, Sarandí y Río Negro, 12.40, $ 1.30..........	"	16 12
Desagües en Sarandí y Río Negro, 6.500, $ 0.30	"	1 95
Empalme (frente Cementerio), calle Río Negro:		
Desmonte, 12.400, $ 0.30....................	$	3 72
Macadam, 72.50, $ 0.80......................	"	58 00
Cordón, 33.00, $ 1.10.......................	"	36 30
Cuneta empedrada, 38.00, $ 1.30............	"	49 40
Empalme entrada Cementerio:		
Caño de hormigón, 0 m. 30, 7'2, $ 2.40........	$	17 28
Hormigón común, 0.420, $ 10.00............	"	4 20
" fundaciones, 1.400, $ 10.50........	"	14 70
Revoques, 2.48, $ 1.20......................	"	2 98
Desmontes, 6.300, $ 0.30....................	"	1 89
Empedrado unión cunetas, piedra y tierra, fin calle Río Negro, 11.36, $ 1.30.............	"	14 77
Caño de hormigón, de 0 m. 30, k. 17.710:		
Caño, 13 ml. 05, $ 2.40....................	$	31 32
Hormigón ordinario, 13.500, $ 10.00..........	"	135 00
" fundaciones, 2.380, $ 10.50........	"	24 99
Revoques, 3.99, $ 1.20.....................	"	4 79
Empalme k. 17.259 (previsto), dos caños de 9 m. 10, en vez de 1 de 9 m.:		
Caño de hormigón, de 0 m. 30, 9.2, $ 2.40....	$	22 08
Hormigón fundaciones, 1.450, $ 10.50........	"	15 22
Revoques, 0.57, $ 1.20.....................	"	0 68
Empalme k. 17.205 (previsto). Se hizo caño de 11 m. 10, en vez de 9 m.:		
Caño de hormigón, de 0 m. 30, 2.1, $ 2.40....	$	5 04
Hormigón fundaciones, 0.280, $ 10.50........	"	2 94
Transporte..........	$	1.945 90

Transporte..........	$	1.945 90
Empalme k. $17.^{205}$:		
Caño de hormigón, de 0 m. 30, 11 $m^{l.}$ 50, $ 2.40	$	27 60
Hormigón ordinario, 0.800, $ 10.00..........	"	8 00
" fundación, 1.930, $ 10.50..........	"	20 26
Revoques, 2.80, $ 1.20......................	"	3 36
Empalme k. $15.^{426}$:		
Caño de hormigón, de 0 m. 30, 9.0, $ 2.40....	$	21 60
Hormigón ordinario, 0.800, $ 10.00..........	"	8 00
" fundaciones, 1.600, $ 10.50........	"	16 80
Revoques, 2.80, $ 1.20......................	"	3 36
Macadam, 84.00, $ 0.80......................	"	67 20
Terraplén, 10.700, $ 0.35...................	"	3 74
Modificacón calle Río Negro, aprobada por decreto 31 de Mayo de 1907................	"	683 35
Modificación trazado entre k. 18 y 19:		
Macadam, 37.80, $ 0.80......................	"	30 24
Terraplén, 186.200, $ 0.35..................	"	65 17
Zampeado, puente 5 m. 00, 392.650, $ 0.30....	"	117 80
Alcantarillas. — Total de los aumentos, comprendidas todas las construcciones en los 11 kilómetros:		
Hormigón fundaciones, 12^2.809, $ 10.50......	$	134 49
" bóvedas, 3^2.000, $ 16.00..........	"	48 00
Chapas mortero cemento, 275^2.84, $ 1.20......	"	331 01
Cordón granito en la calle Sarandí, 400.00, $ 1.10	"	440 00
Suma de aumentos........	$	3.975 88

Disminuciones:

Empedrado correspondiente á supresión de 20 badenes, 200.00, $ 1.30..................	$	260 00
Reducción de 0.10 de la altura de todos los cordones empleados, 5.436.00, $ 0.10......	"	543 60
Cordón suprimido calle Sarandí (entre vía ferrocarril y primer empalme), 63.4, $ 1.10..	"	69 74
Cordón suprimido calle Río Negro, 1.029.8, $ 1.10	"	1.132 78
Transporte..........	$	2.006 12

Transporte..........	$	2.006 12
Cuneta tierra y paseos suprimidos al final calle Río Negro, 31.5, $ 0.40..................	"	12 60
Cuneta empedrada suprimida en la calle Río Negro, 1.043.80, $ 1.30..................	"	1.356 94
Macadam suprimido por empedrado al lado vía ferrocarril Central, 9.00, $ 0.80............	"	7 20
Caño de hormigón de 0 m. 30 del empalme calle Arenal Grande:		
Caño, 9.0, $ 2.40..........................	$	21 60
Hormigón ordinario, 0.800, $ 10.00..........	"	8 00
" fundaciones, 1.600, $ 10.50........	"	16 80
Revoques, 2.80, $ 1.20.....................	"	3 36
4 caños de hormigón de 0 m. 30 diámetro y 9m. largo en k. $17.^{710}$:		
Caños, 36ml. 00, $ 2.40.....................	$	86 40
Hormigón ordinario, 3.200, $ 10.00..........	"	32 00
" fundaciones, 6.400, $ 10.50........	"	67 20
Revoques, 11.20, $ 1.20....................	"	13 44
Empalme k. $17.^{258}$:		
Caño de hormigón 0 m. 30 de luz, 9.0, $ 2.40..	$	21 60
Hormigón ordinario, 0.800, $ 10.00..........	"	8 00
" fundaciones, 1.600, $ 10.50........	"	16 80
Revoques, 2.80, $ 1.20.....................	"	3 36
Terraplén, 72.100, $ 0.35..................	"	25 23
Macadam, 84.00, $ 0.80.....................	"	67 20
Empalme k. $14.^{908}$ (suprimido):		
Macadam, 84.00, $ 0.80.....................	"	67 20
Terraplén, 22.000, $ 0.35..................	"	7 70
Alcantarillas. — Total de las disminuciones, comprendidas todas las construídas en los 11 kilómetros:		
Hormigón común, 3.909, $ 10.00............	$	39 09
Revoques, 106.31, $ 1.20...................	"	127 57
Remoción tierras sobre alambrados Gallo, Betancurt y Lanzavechia, 400 m³, $ 0.10....	"	40 00
Suma de disminuciones...	$	4.055 41
Diferencia á favor de las disminuciones......	$	79 53

CARRETERA DE TOLEDO Á SAN JACINTO Y SAUCE

Adicionales:

K. 0.$^{953.50}$. — Un alambrado de 5 hilos. Largo 71 m. 20, á 0.18	$	12 82
K. 1.^{237}. — Caño de hormigón de 0 m. 30 de luz 5 m$^{l.}$ 50, á $ 2.40	"	13 44
Hormigón común, 0 m^3 612, á $ 10.00	"	6 12
Excavación fundación 0 m^3 250. á $ 0.50	"	0 12
Revoque imitación, 2 m^2 04, á $ 1.20	"	2 45
Rejuntado de mortero, 0 m^3 040, á $ 8.00	"	0 32
Terraplén, 2 m^3 500, á $ 0.35	"	0 87
K. 1.^{631}. — Empedrado con rejuntado de portland, 6 m^2, á $ 1.80	"	10 80
K. 1.^{760}. — Caño de hormigón, de 0 m. 30 de luz, 11 m. 50, á $ 2.40	"	27 60
Rejuntado mortero, 0 m^3 092, á $ 8.00	"	0 74
Muritos de hormigón, 0 m^3 500, á $ 10.00	"	5 00
K. 1.^{973}. — Empedrado con rejuntado de portland, 3 m^2 200, á $ 1.80	"	5 76
Zanja de desagüe, 15 m^3, á $ 0.30	"	4 50
K. 2.^{128}. — Caño de hormigón, de 0 m. 30 de luz, 6 m. 80, á $ 2.40	"	16 32
Rejuntado de mortero, 0 m^3 048, á $ 8.00	"	0 38
K. 2.$^{138.60}$. — Caño de hormigón, de 0 m. 30 de luz, 7 m. 10, á $ 2.40	"	17 04
Rejuntado de mortero, 0 m^3.056, á $ 8.00	"	0 45
K. 2.^{740}. — Excavaciones alcantarillas, 6 m^3 786, á $ 0.50	"	3 39
Hormigón común, 6 m^3 786, á $ 10.00	"	67 86
K. 3.$^{429.40}$. — Excavaciones alcantarillas, 12 m^3 734, á $ 0.50	"	6 37
Hormigón común, 12 m^3 734, á $ 10.00	"	127 34
K. 3.^{621}. — Excavacion alcantarilla, 9 m^3 960, á $ 0.50	"	4 98
Hormigón común, 9 m^3 960, á $ 10.00	"	99 60
K. 4.^{159}. — Excavación alcantarilla, 12 m^3 734, á $ 0.50	"	6 37
Transporte	$	440 64

Transporte..........	$	440 64
Hormigón común, 12 m³ 734, á $ 10.00......	"	127 34
K. 4.622. — Excavación alcantarilla, 0 m³ 944, á $ 0.50................................	"	0 47
Hormigón común, 4 m³ 770, á $ 10.00......	"	47 70
Revoque imitación, 4 m² 50, á $ 1.20........	"	5 40
K. 4.865 á k. 4.952. — Desmonte en tosca y piedra, 256 m³, por diferencia, á $ 0.40....	"	102 40
Suma de los adicionales...	$	723 95

CARRETERA TOLEDO Á SAN JACINTO Y SAUCE

Comparación del movimiento de tierra y obras de fábrica, entre el proyecto de la licitación y el del Ingeniero Magnou, que se ejecutaba.

	AUMENTO EN EL 2.°	DISMINUCIONES EN EL 2.°	IMPORTE DE LOS AUMENTOS	IMPORTE DE LAS DISMINUCIONES
Terraplén	20105m³	—	$ 7.036 87	—
Desmonte	40332m³	—	» 12.099 88	—
Hormigón...........	400m³507	—	» 4.005 07	—
Revoque............	968m²62	—	» 1.162 34	—
Poste granito........	8	—	» 96 00	—
Baranda fierro.......	2m,8	—	» 28 00	—
Caños de 0 m 30......		503m¹	—	$ 905 40
Id. de 0 m 50	9m1	—	» 36 00	—
Veredas de losas......	23m²79	—	» 71 37	—
Empedrado con rejuntado..............	—	109m²02	—	» 196 20
Excavación para fundaciones...........	—	279m³793	—	» 139 89
			$ 24.535 53	$ 1.241 49

Diferencia á favor de los aumentos........	$	23.294 04
Diferencia (5) kilómetros..................	$	3.086 68

A deducir:

Por piedra partida de rechazo empleada en el macadam de la carretera anterior..........	$	93 00

Por tanto, si los aumentos y disminuciones de obras y trabajos en los *kilómetros concluídos de carretera* no deben avaluarse, no obstante no haber sido abonados, esto es, si el convenio sobre rescisión se interpreta como lo hace el perito Magnou, el Estado debe entonces á la Empresa Martinelli, *por obras y trabajos no abonados, en los kilómetros inconclusos y por los acopios de piedra y pedregullo, la suma de cuarenta y ocho mil cuatrocientos treinta y ocho pesos con 44 centésimos.*

— —

Si además de esos acopios y de las obras y trabajos en los kilómetros inconclusos, debieran avaluarse también las obras y trabajos que no hayan sido abonados, en los kilómetros terminados, como lo sostiene el perito Serrato y la determinación de los aumentos que corresponden á la carretera Toledo á San Jacinto y Sauce, se hace como él lo indica, el Estado debe entonces á la Empresa Martinelli, lo que resulta del estado siguiente:

Por obras y trabajos en los kilómetros inconclusos de varias carreteras y por acopios en las canteras y caminos..................			$	48.438 44
Por obras adicionales en la carretera Toledo, San Jacinto y Sauce.....................			"	723 95
Por aumentos de obras en los 5 kilómetros terminados en la misma carretera...........			"	3.086 68
			$	52.249 07
A deducir:				
Por diferencia á favor de las disminuciones en los kilómetros terminados de la carretera Canelones, San Juan Bautista y Paso de Pache..............	$	79 53		
Por piedra de rechazo empleada en la carretera Toledo, San Jacinto y Sauce..............	"	93 00	$	172 53
Resto....................			$	52.076 54

ó sea el Estado debe abonar á la Empresa Martinelli la *suma de cincuenta y dos mil setenta y seis pesos con 54 centésimos.*

Si las obras y trabajos que el Estado debe abonar á la Empresa Martinelli, sólo son aquellos que no lo hubieran sido aún, ejecutados en los kilómetros de *carretera inconclusos*, pero la determinación de los aumentos que corresponden á la carretera Toledo á San Jacinto y Sauce se hace como lo indica el perito Magnou, entonces el resultado sería:

Por obras y trabajos en los kilómetros inconclusos y por acopios en las canteras y caminos	$ 48.438 44
Por aumento de obras en los 5 kilómetros terminados de la misma carretera...........	" 557 90
Total....................	$ 48.996 34

ó sea, en ese caso de interpretación, el Estado debería á la Empresa Martinelli, la suma de *cuarenta y ocho mil novecientos noventa y seis pesos con treinta y cuatro centésimos.*

Terminado nuestro cometido, firmamos dos de igual tenor, uno para cada parte.

Pedro Magnou. — *José Serrato.*

Ministerio de Obras Públicas.

Montevideo, Diciembre 3 de 1908.

Vistos: Resultando que en el convenio concertado con la sucesión de don José A. Martinelli para la rescisión del contrato de construcción de las carreteras de Canelones á San Juan Bautista y Paso de Pache y de Toledo á San Jacinto y Sauce, se estableció que el precio de las obras ejecutadas en dichas carreteras y el de la piedra y pedregullo que el Estado adquirió se fijaría por peritos;

Que el Estado y la sucesión Martinelli designaron peritos, respectivamente, á los señores don Pedro A. Magnou y don José Serrato, con facultad de nombrar éstos un tercero en caso de discordia.

Que habiéndose producido discrepancias entre los peritos

en la apreciación del precio que debía fijarse á la piedra de mano y á la partida, fué designado como perito tercero el señor Ingeniero don Florencio Michaelsson;

Considerando: que como resultado del peritaje producido, el Estado adeuda á la sucesión Martinelli, por concepto de obras efectuadas en dichas carreteras, así como por la piedra y pedregullo adquiridos, la suma de cuarenta y ocho mil cuatrocientos treinta y ocho pesos cuarenta y cuatro centésimos, á que indiscutiblemente tiene derecho;

Considerando: que se ha producido divergencia entre los peritos en cuanto al monto que corresponde abonar á la sucesión Martinelli, proviniendo aquella divergencia del criterio distinto con que cada perito encara el pago de obras adicionales en los kilómetros concluídos y á la justipreciacesión Martinelli, proviniendo aquella divergencia del criá San Jacinto y Sauce, quedando, por lo tanto, pendiente de solución dichos puntos por considerar los peritos que no les corresponde la interpretación del convenio referido, el Poder Ejecutivo

RESUELVE:

1.º Abonar á la sucesión de don José A. Martinelli la suma de cuarenta y ocho mil cuatrocientos treinta y ocho pesos con cuarenta y cuatro centésimos ($ 48.438.44) que se le adeudan, de acuerdo con el peritaje producido, por concepto de los trabajos efectuados en la construcción de las carreteras citadas y por la piedra y pedregullo que le compró el Estado.

2.º Líbrese la orden de pago respectiva con imputación á los recursos creados por la Ley de Vialidad y Obras Públicas de fecha 13 de Octubre de 1905.

3.º La divergencia producida entre los peritos respecto al pago del aumento de obras, se sustanciará por separado, previos los trámites correspondientes.

4.º Los honorarios del perito señor Magnou y del tercero en discordia señor Michaelsson, en la parte que corresponde á la Administración, serán abonados oportunamente, previa tasación.

5.º Comuníquese y publíquese.

WILLIMAN.
JUAN P. LAMOLLE.

———

Fraccionamiento y adjudicación de una zona de terreno del antiguo camino

Comisión número 1. — Puentes y Carreteras.

Montevideo, Febrero 18 de 1908.

Señor Inspector General de Vialidad, Ingeniero don Eduardo García de Zúñiga.

Antes de estar construído el trozo de la carretera de Toledo á San Jacinto y al Sauce, comprendido dentro de la faja señalada en el plano adjunto con las letras A, B, C, R, L, D, el tránsito general se hacía en ese paraje por dentro de la zona correspondiente al camino Nacional á San Jacinto, fijado según las letras L, Q, K, T, A, N, D.

Ahora bien, no utilizándose ya para el tránsito general la referida zona L, Q, K, T, A, N, D, lo práctico, á mi modo de ver, sería procurar darle otro destino al terreno que forma esa zona, enajenándola al efecto á los propietarios linderos. Pero es el caso que no se puede enajenar en total y para uso particular dicho terreno, porque está la propiedad de los herederos de la sucesión Rius, que necesita la servidumbre de salida á que tiene derecho en todo su frente K, Q, no sucediendo lo mismo con las otras dos propiedades de los señores Moratorio y Guillen y de Adelaida Mones, que si bien se le quita la servidumbre á ese trozo del camino Nacional, en cambio, la tienen á la citada carretera que cruza sus propiedades.

En tal virtud, he proyectado fraccionar la referida zona L, Q, K, T, A, N, D, en tres partes con los siguientes destinos: la primera, la faja T, L, O, P, Q, K, para calle vecinal con servidumbre para las propiedades que limita y con un ancho de 17 metros; la segunda V, A, N, D, P, O, para permutar con las parcelas expropiadas á los señores Moratorio y Guillen y la tercera, la D, L, Q, P, para permutar á la parcela expropiada á la señorita Adelaida Mones.

Los señores Moratorio y Guillen lo mismo que la señorita Adelaida Mones, aceptan el proyecto que acabo de mencionar y en prueba de ello firman la presente.

No sucede lo mismo con la sucesión Rius, pues el señor Inocencio Cruces en representación de dicha sucesión, me ha manifestado, — y así lo corrobora el hecho de firmar también al final, — de que no le conviene la repartición propuesta, y entiende que lo justo y equitativo sería que se le adjudicara en propiedad, mediante el importe correspondiente á la mencionada sucesión, la fracción comprendida dentro de la figura T. A. N. S. K. y que se les permute á los señores Moratorio y Guillen y á la señorita Adelaida Mones, respectivamente, las fracciones N. S. Q. D y Q. L. D.

Hecha la exposición que antecede corresponde se resuelva favorablemente en el sentido que yo lo propongo, ó en el propuesto por la sucesión Rius, para después solicitar por separado ya sea tan sólo la autorización necesaria para efectuar las permutas mencionadas ó, además, la enajenación de la fracción que solicita la citada sucesión.

Saluda al señor Inspector General muy atentamente.

Pedro B. Magnou, Ingeniero - Jefe. — *Adelaida Mones.* — *Ángel J. Moratorio.* — *Silvestre Guillen* (hijo).

Otro sí digo: Que llevé este escrito al señor Inocencio Cruces para que lo firmara, — en virtud que así me había prometido hacerlo, — pero me hizo saber que no lo hacía porque la sucesión Rius, una vez que se le dé vista de este asunto, se presentará por separado.

Pedro B. Magnou,
Ingeniero-Jefe.

Inspección General de Vialidad.

Montevideo, Marzo 10 de 1908.

Excmo. señor Ministro de Obras Públicas:

El que suscribe no está del todo de acuerdo con la forma propuesta por el señor Ingeniero Magnou para satisfacer los deseos muy justos de algunos vecinos de la carretera de Toledo á San Jacinto que, por la desviación del camino primi-

tivo, se ven privados, en parte ó totalmente, de acceso cómodo á la carretera en construcción (entre los k. $2.^{210}$ y $2.^{596}$).

Me parece que los señores Moratorio y Guillen deben ser completamente descartados de la repartición del área del antiguo camino, que el Estado puede enajenar ó permutar. El único perjuicio que la desviación del eje del camino irroga á estos señores consiste en que la carretera en construcción separa del conjunto de su propiedad una área triangular, que resulta demasiado pequeña y de una forma difícilmente utilizable. Pero, el Estado puede adquirir esa fracción triangular, si sus propietarios así lo desean, y entonces la repartición de las áreas disponibles resulta evidentemente más fácil aún.

En consecuencia, opino que debe, ante todo, obtenerse la declaración expresa de los señores Moratorio y Guillen respecto de este punto: si están dispuestos á vender al Estado el área comprendida entre la carretera en construcción y el camino antiguo de las tropas. En caso afirmativo, el área T, K, Q, Z, T, L, se repartiría de dos fracciones con frente á la carretera, que se adjudicaría en venta á la sucesión Rius y á la señorita Adelaida Mones. En caso contrario, se adjudicaría en venta una parte del camino antiguo de las tropas (A, T, K, Q, Y, X), á la sucesión Rius y la otra (Z, L, D, Y), á la señorita Adelaida Mones.

Eduardo García de Zúñiga.

———

Ministerio de Obras Públicas.

Montevideo, Marzo 18 de 1908.

Vuelva á la Inspección General de Vialidad para que de acuerdo con su informe, obtenga de los señores Moratorio y Guillen la declaración respecto de la venta al Estado del área de terreno de su propiedad comprendido entre la carretera en construcción y el camino antiguo de las tropas.

Fecho, vuelva con el informe pertinente.

LAMOLLE.

———

En Montevideo, á los once días del mes de Abril del año mil novecientos ocho, ante el que suscribe Ingeniero Jefe de la Comisión número 1 de Puentes y Carreteras, comparecen los señores doctor Angel J. Moratorio y Silvestre Guillen y dicen lo siguiente:

Primero: Que el área del camino antiguo que desaparece por la nueva construcción de la carretera, pertenece á los exponentes porque forma parte de su título, sin que pueda llamarse dueño el Estado, de aquella extensión, destinada para el tránsito público y la que por el hecho de cesar en esa servidumbre, vuelve al dominio de su propietario.

Segundo: Que la sucesión Rius no puede pretender avanzar su frente hasta la carretera, desde que no queda enclavado, pues el camino proyectado, de diecisiete metros, por el Ingeniero Magnou, es más que suficiente para la servidumbre de tránsito de su chacra.

Tercero: Que á la señorita Mones tampoco puede adjudicársele área del camino antiguo porque no es el Estado dueño de él, teniendo además el campo de la señorita Mones salida á la carretera.

Cuarto: Que la solución propuesta por el señor Ingeniero García de Zúñiga lesiona sus derechos como propietario del campo, pues hace concesiones inadmisibles á los herederos Rius y señorita Mones.

Quinto: Manifiestan su disconformidad con la proposición que se les notifica.

Y en prueba de ser cierto lo arriba expresado, firman conmigo la presente.

Angel J. Moratorio. — *Silvestre Guillen* (hijo).— *Pedro B. Magnou*, Ingeniero Jefe.

Inspección General de Vialidad.

Montevideo, Abril 14 de 1908.

Elévese al Ministerio, manifestando que á juicio del infrascripto, lo que corresponde es adoptar la resolución aconsejada para el caso de que los señores Moratorio y Guillen

no manifestaran interés en vender al Estado el triángulo de terreno de su propiedad comprendido entre el antiguo camino y la nueva carretera. V. E., sin embargo, previo dictamen fiscal, si lo cree necesario, resolverá lo que considere más acertado.

Eduardo García de Zúñiga.

Ministerio de Obras Públicas.

Montevideo, Abril 22 de 1908.

Vista al señor Fiscal de Gobierno de primer turno.

LAMOLLE.

Fiscalía de Gobierno de primer turno.

Excmo. señor:

La solución propuesta por el señor Ingeniero Magnou, es sin duda alguna la menos aceptable, puesto que le haría perder al Estado el importe de la parcela T, V, O, P, Q, K, que se dejaría para calle vecinal sin objeto alguno, desde que esa calle á quien en realidad beneficiará, sería á la sucesión Rius, y ésta, según lo manifiesta el mismo señor Ingeniero, está dispuesta á comprar la parcela T, A, S, K.

Partiendo de esa base, según parece ya aceptada, el resto de la superficie que resulta desafectada por el cambio del camino, no puede distribuirse sino en la forma indicada por la misma sucesión Rius, esto es, dividiéndola en dos fracciones, la S, Q, P, N y la Q. L, P, la primera que se adjudicará en venta ó permuta á los señores Moratorio y Guillen y la segunda á la señorita Mones. Esta propietaria ha manifestado ya estar también conforme con esa solución que para ella es la misma que había indicado el señor Ingeniero Magnou. En cuanto á los señores Moratorio y Guillen que estaban dispuestos á adquirir V, A, N, D, P, es indudable que preferirían adquirir S. Q. D, N. antes que quedarse sin terreno

ninguno por ese lado, como sucedería con la solución propuesta por el señor Ingeniero García Zúñiga.

La solución propuesta por el representante de la sucesión Rius tiene, pues, las siguientes ventajas sobre las demás que se han indicado. No ocasiona pérdida alguna para el Estado lo que la hace superior á la del Ingeniero Magnou; deja al Estado parcelas libres para permutar con los propietarios Moratorio, Guillen y Mones, lo que disminuirá la suma á pagar á esos señores por expropiaciones, lo que la hace preferible á la del Ingeniero García Zúñiga y tiene además, sobre esas dos, la ventaja de estar ya aceptada por dos de los referidos propietarios, siendo más fácilmente aceptable por los otros dos que la indicada por la Inspección General de Vialidad.

En cuanto á la oposición que los propietarios señores Moratorio y Guillen han formulado en el acta de fojas 3 vuelta, no puede ser tenida en cuenta para nada. Dichos señores no pueden sostener seriamente que los terrenos desafectados por el cambio del trazado les pertenecen, desde que á fojas 2 han manifestado y firmado estar conformes en aceptar en pago ó permuta por los terrenos expropiados para el nuevo trazado, aquellas mismas parcelas que después han pretendido que les pertenecen por su título. Por otra parte, es notoriamente inexacto é inverosímil que el camino público que se ha destinado no fuese tal camino, sino simplemente una servidumbre de tránsito en propiedad de los expresados señores.

V. E. no obstante resolverá lo que juzgue más acertado.

Montevideo, Abril 24 de 1908.

Luis Varela.

Ministerio de Obras Públicas.

Montevideo, Junio 25 de 1908.

Vistos estos antecedentes relativos al fraccionamiento de una zona de terreno del antiguo camino, que ha quedado disponible con motivo del nuevo trazado seguido en la construcción de la carretera de Toledo á San Jacinto.

Tomados en consideración los diversos informes recaídos, y

de conformidad á lo dictaminado por el señor Fiscal de Gobierno de primer turno,

El Poder Ejecutivo;

RESUELVE:

Procédase por la Inspección General de Vialidad al fraccionamiento y adjudicación de la expresada zona de terreno disponible del antiguo camino, en la siguiente forma:

1.° La fracción deslindada en el plano adjunto con las letras T, A, S, K, se adjudicará en venta á la sucesión Rius.

2.° La fracción delineada en el mismo plano con las letras S, Q, D, N, se adjudicará también en venta ó permuta por las parcelas que le fueron expropiadas á los señores Moratorio y Guillen.

3.° La fracción marcada en el mismo plano con las letras Q, L, D, se adjudicará igualmente en venta á la señorita Adelaida Mones, ó bien en permuta por las fracciones que se le expropiaron á dicha propietaria para la construcción de la carretera de que se trata. El precio de dichos terrenos se fija en cien pesos la hectárea, de acuerdo con la avaluación que hizo el Jurado Avaluador del Departamento de Canelones del terreno expropiado á los señores Moratorio y Guillen.

En caso de aceptarse por los dos últimos interesados la permuta de terrenos, la Inspección General de Vialidad procederá á efectuar la liquidación respectiva, estableciendo la diferencia que resulte á favor ó en contra del Estado, indicando á la vez la cantidad en efectivo que deba oblarse en uno y otro caso, en compensación del exceso de tierras.

Vuelva á la Inspección General de Vialidad á sus efectos, la que enviará al Ministerio de Obras Públicas la liquidación á que se ha hecho referencia para la aprobación previa á la escrituración correspondiente.

Comuníquese y publíquese.

WILLIMAN.
JUAN P. LAMOLLE.

Aceptación de terrenos donados por la Empresa del Ferrocarril Central y supresión de un paso á nivel

Ministerio de Obras Públicas.

Montevideo, Junio 28 de 1907.

Vistos: Resultando de estos antecedentes:

1.° Que con fecha 12 de Enero del corriente año y á solicitud de la Inspección General de Vialidad, el Gobierno decretó la expropiación de una parcela de terreno compuesta de 1.562 metros 50 decímetros cuadrados, propiedad de la Empresa del Ferrocarril Central del Uruguay, para la construcción de la carretera de Toledo á San Jacinto y al Sauce.

2.° Que al notificársele el expresado decreto á la Empresa propietaria, manifestó que está dispuesta á donar el expresado terreno que le toma la carretera, corriendo por cuenta del Gobierno los gastos que se ocasionen con motivo de la construcción de guardaanimales y alambrado en el nuevo paso á nivel que se establece con la construcción de dicha carretera.

Que solicita, á la vez, la Empresa la supresión del paso á nivel que existe actualmente.

Considerando: que según resulta del informe precedente, no hay inconveniente alguno en acceder á lo solicitado,

SE RESUELVE:

Aceptar la donación que hace la Empresa del Ferrocarril Central del Uruguay de la parcela de terreno á que se ha hecho referencia.

Autorizar la supresión del actual paso á nivel señalado con la letra S en el plano adjunto y que será sustituído por el nuevo paso á nivel R, del mismo plano, que corresponde á la carretera en construcción.

Los gastos que ocasione á la Empresa la construcción de guardaanimales y alambrados en el nuevo paso á nivel serán por cuenta del Estado y le serán abonados á la Empresa á la presentación de las cuentas respectivas, previos los informes correspondientes.

Esos gastos serán imputados á la cuenta denominada Superávit 1905-1906 para Vialidad y Obras Públicas y por cuenta de Obras de Vialidad.

Vuelva á la Inspección General de Vialidad á sus efectos, y comuníquese.

WILLIMAN.
JUAN P. LAMOLLE.

Donaciones de terrenos expropiados para la construcción de carreteras

---

DEL SEÑOR DON JOSÉ FULIN

Ministerio de Obras Públicas.

Montevideo, Diciembre 13 de 1907.

Acéptase la donación que hace el señor José Fulin de la parcela de terreno que se le declaró expropiada por resolución de fecha 20 de Setiembre próximo pasado, para la construcción de la carretera de Guadalupe á San Juan Bautista y Paso de Pache.

Diríjase la nota acordada, agradeciendo la donación, y vuelva á la Inspección General de Vialidad á los efectos de la escrituración correspondiente.

Publíquese.

WILLIMAN.
JUAN P. LAMOLLE.

DE LOS SEÑORES TOMÁS Y JOSÉ PENINO

Ministerio de Obras Públicas.

Montevideo, Febrero 20 de 1908.

Acéptase la donación que hacen los señores don Tomás y don José Penino, de la parcela de terreno que se les declaró expropiada por resolución de fecha 23 de Enero próximo pasado, para la construcción de la carretera de Guadalupe á San Juan Bautista y Paso de Pache.

Diríjase la nota acordada, agradeciendo la donación, y vuelva á la Inspección General de Vialidad á los efectos de la escrituración correspondiente.

Publíquese.

WILLIMAN.
JUAN P. LAMOLLE.

DEL DOCTOR DON ALFREDO J. PERNIN

Ministerio de Obras Públicas.

Montevideo, Julio 23 de 1908.

Acéptase la donación que hace el señor doctor don Alfredo J. Pernin, á favor del Estado, de las dos parcelas de terreno que le fueron expropiadas por resolución de fecha 25 de Junio próximo pasado, para la construcción de la carretera de Guadalupe á San Juan Bautista y Paso de Pache.

Diríjase la nota acordada, agradeciendo la donación, y vuelva á la Inspección General de Vialidad á los efectos de la escrituración correspondiente.

Publíquese.

WILLIMAN.
JUAN P. LAMOLLE.



CAMINO DE SAN JUAN BAUTISTA Á SAN JOSÉ — PUENTE DEL RAIGON, á 6 k. 600 m. de San José — Diciembre 31 de 1908.

VI

CAMINO DE SAN JUAN BAUTISTA A SAN JOSÉ

Obras complementarias en el camino de San Juan Bautista á San José

Inspección General de Vialidad. — Obras del Departamento de San José.

Montevideo, Setiembre 15 de 1908.

Señor Jefe de la Inspección General de Vialidad, Ingeniero don Eduardo García de Zúñiga.

Elevo adjunto un proyecto de dos alcantarillas, terraplenes, macadam, etc., que en el camino nacional de San Juan Bautista á San José son de indispensable necesidad para el tránsito y serían complemento de las dos obras Hita-Pérez é Hita-Capurro.

Las dos mejoras que propongo se lleven á cabo, con macadam de seis metros de ancho y respondiendo en un todo al tipo adoptado por la Oficina, importan aproximadamente cuatro mil doscientos ochenta y un pesos con seis centésimos, repartidos como sigue:

Primera:

Terraplenes, 997 m^3, á $ 0.35 el m^3..........	$	348 95
Hormigón, 19 m^3 100, á $ 10.00 el m^3........	"	191 00
Revoques, etc., 36 m^2 30, á $ 2.00 el m^2......	"	72 60
Macadam, 166 $m^{l.}$ 50, á $ 5.00 el $m^{l.}$	"	832 50
Relleno zanjas, 320 m^3, á $ 0.35 el m^3......	"	102 00
Suma..............	$	1.547 05
Imprevistos, etc., 5 por ciento.............	"	77 35
Obras al Oeste de Hita-Pérez.—Importe....	$	1.624 40

Segunda:

Terraplenes, 1.042 m^3, á $ 0.35 el m^3........	$	364 70
Desmontes y cunetas, 248 m^3, á $ 0.25 el m^3	"	62 00
Hormigón, 22 m^3, á $ 10.00 el m^3..........	"	220 00
Revoques, etc., 42 m^2, á $ 2.00 el m^2......	"	84 00
Macadam, 351 $m^{l.}$ 49, á $ 5.00 el $m^{l.}$........	"	1.757 45
Relleno zanjas, 120 m^3, á $ 0.35 el m^3......	"	42 00
Suma..............	$	2.530 15
Imprevistos 5 por ciento.................	"	126 51
Obras al Este de Hita-Capurro.—Importe..	$	2.656 66
Obras al Oeste de Hita-Pérez.............	"	1.624 40
Total..............	$	4.281 06

Saludo muy atentamente al señor Jefe.

Juan Aníbal Gardone.

Inspección General de Vialidad.

Montevideo, Setiembre 17 de 1908.

Aprobado, elévese al Ministerio para que se digne, si lo tiene á bien, autorizar la ejecución de las obras proyectadas que se realizarían por Administración.

Eduardo García de Zúñiga.

Ministerio de Obras Públicas.

Montevideo, Octubre 8 de 1908.

Visto: Apruébanse los proyectos formulados por la Inspección General de Vialidad, para la construcción de dos alcantarillas con sus correspondientes terraplenes, macadam, etc., en el camino nacional de San Juan Bautista á San José, autorizándose la ejecución de las obras respectivas por Administración, con arreglo al proyecto acompañado por dicha Inspección.

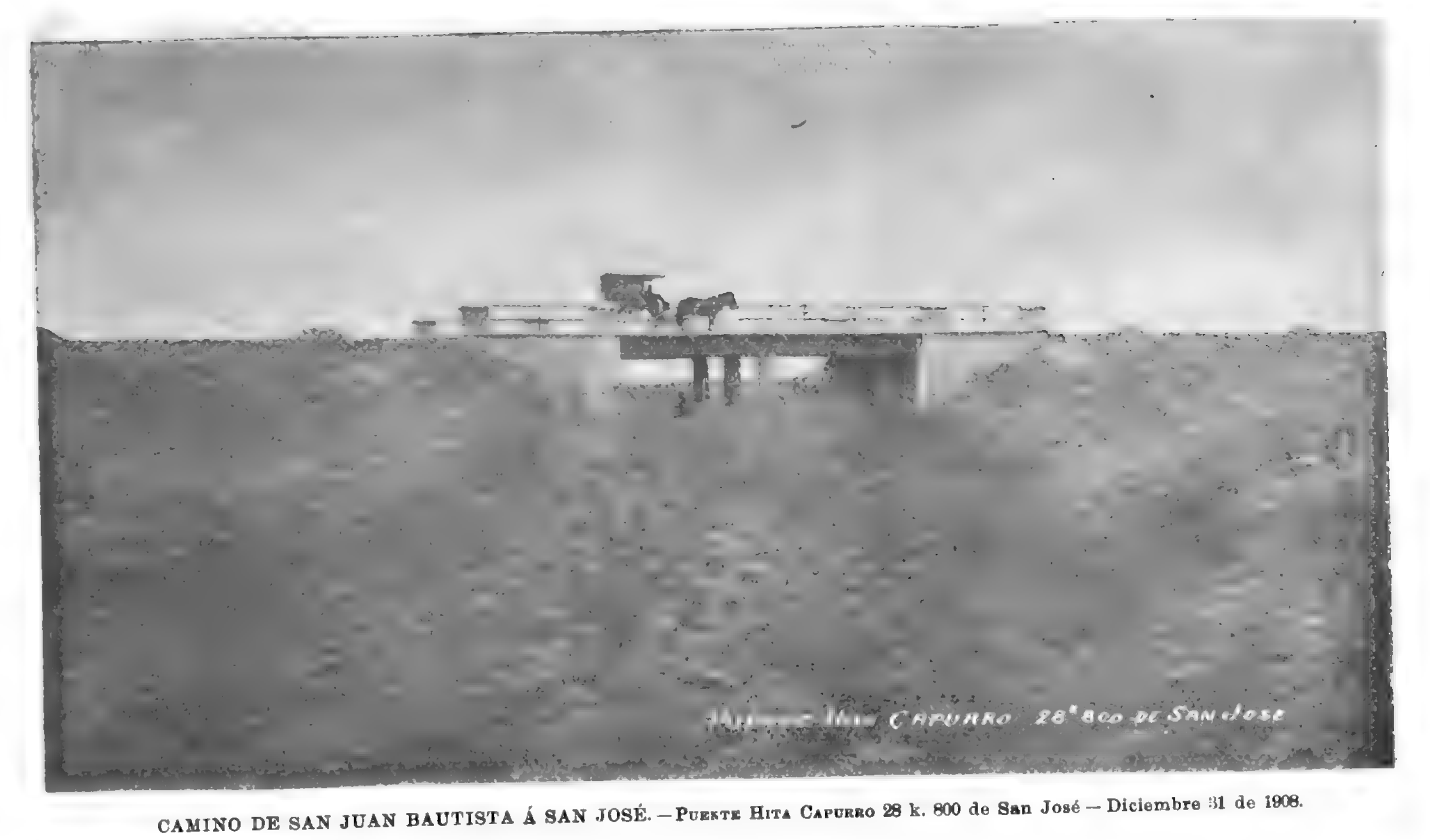
El costo de las mismas, que asciende aproximadamente á la suma de $ 4.281.06, se imputará á los recursos creados por la Ley de Vialidad y Obras Públicas, de fecha 13 de Octubre de 1905.

Comuníquese y publíquese.

WILLIMAN.
JUAN P. LAMOLLE.



CAMINO DE SAN JUAN BAUTISTA Á SAN JOSÉ—Obras de Alcalde - Capurro — 27 k. 700 m. de San José — Diciembre 31 de 1908.



CAMINO DE SAN JUAN BAUTISTA Á SAN JOSÉ. — PUENTE HITA CAPURRO 28 k. 800 de San José — Diciembre 31 de 1908.



CAMINO DE SAN JUAN BAUTISTA Á SAN JOSÉ—VISTA GENERAL DE LAS OBRAS DE PÉREZ SIGLIUTTI Á 21 k 900 m de San José— Diciembre 31 de 1908

VII

CAMINO DE PACHE Á FLORIDA

Proyecto de obras en el camino de Pache á Florida

Montevideo, Agosto 10 de 1907.

Señor Inspector General de Vialidad, Ingeniero don Eduardo García de Zúñiga.

Elevo á la consideración de usted el proyecto de camino desde el Paso de Pache, en el río Santa Lucía, á la ciudad de la Florida.

El desarrollo total se puede considerar dividido en dos grandes trozos: uno desde el Paso de Pache hasta un punto P, situado en el camino que va de la Florida al Paso de la Arena, en el arroyo Mendoza y cuyo trazado, obra de la Comisión número 1, ya ha sido aprobado y otro desde el citado punto P, hasta la ciudad de la Florida.

Dos únicas modificaciones ha introducido la Comisión número 5 en el trazado ya aprobado y ninguna de las dos tienen importancia. Una es en la ubicación del puente en el Paso de la Cruz del arroyo Mendoza y la otra consiste en abandonar el trazado en la estación anterior al punto P.

El cambio de ubicación del puente en el Paso de la Cruz, ha respondido á que ejecutando lo ordenado en la aprobación del trazado, esta Comisión estudió de nuevo el emplazamiento del puente y aunque encontró muy bueno y racional de la Comisión número 1, como lo demuestra la se-

mejanza de perfiles transversales, lo varió un poco por otro algo más normal á las grandes crecientes y que permite tener un acceso más largo en línea recta, convirtiendo dos rumbos en uno solo. Por otra parte, las perforaciones efectuadas en uno y otro emplazamiento demuestran la conveniencia del nuevo.

Los planos de detalle número 2, y perfiles número 1 y parcial número 1, ilustrarán á usted más ampliamente al respecto.

La segunda modificación introducida, como lo demuestra el plano respectivo (plano general número 2), ha sido obedeciendo á la mejor dirección en la unión de los trazados de las comisiones números 1 y 5, que la primera no pudo tener en cuenta, desde que su misión consistió en efectuar un estudio desde Pache al camino al Paso de la Arena, cruzando en Mendoza en el Paso de la Cruz.

Siendo el trazado de la Comisión número 1 la continuación de una importante carretera, con grandes obras de arte, y formando la zona á estudio de la número 5, la última sección del camino que une la Villa de Guadalupe con la ciudad de la Florida, ha creído esta Comisión, que lo más acertado era estudiar un trazado, que sin apartarse mucho del camino actual, que se encuentra casi todo él sobre cuchilla rectificara ciertos codos y sinuosidades que si bien son explicables en pistas naturales, son inaceptables en caminos carreteros, como es de suponer que lo sea este en un porvenir no muy lejano. Ciñéndose á este criterio y al de seguir lo más posible las inflexiones del suelo, es que se ha hecho el presente trazado, de modo que al ejecutarse de inmediato los trozos que por su mal estado requieren macadam, se harán obras que cuando se decida á hacer carretero todo el camino, servirán perfectamente, pues, sus condiciones planimétricas y altimétricas responden á un proyecto de conjunto.

El trazado de la Comisión núm. 5, en el k. 46, empalma con el camino existente en un punto tal, que se puede aprovechar una gran extensión ya compuesta por la Junta de Florida. Estas composturas, que prestan reales servicios, consisten en caminos balastados con sus cunetas, badenes y alcantarillas correspondientes, que se pueden aprovechar con ventaja. teniendo cuidado solamente de mejorar su estado

de conservación, que hoy es malo, y que hace prever la próxima ruina de los trabajos si no se atienden. Es muy posible que cuando el tráfico se haga más intenso, el balasto no resista el enérgico desgaste ocasionado por la circulación, pero, entonces, con un pequeño gasto relativo, se podrá macadamizar, sucediendo lo mismo con los trozos que el proyecto actual deja sin componer.

El trazado no aprovecha completamente los trabajos realizados por la Junta de Florida y los abandona antes de su terminación, ó sea en el Paso de los Dragones, en el río Santa Lucía Chico, por tener que dirigirse á unos 1.300 metros aguas arriba, emplazamiento más conveniente para un puente, por las razones que paso á expresar y que se harán mas claras consultando el plano de detalles número 1.

Para el establecimiento de un puente sobre el río Santa Lucía Chico y prescindiendo de la configuración topográfica y naturaleza del suelo, conviene un punto equidistante de los caminos del Paso de Pache y el de la cuchilla San Gabriel, esto es, de los caminos que unen la parte Sudeste del Departamento con su capital. En otros términos, convendría situarlo en un punto equidistante del Paso de los Dragones y de la calzada.

Ahora bien; en el terreno, el punto situado en esta posición respecto á los dos caminos es inaceptable y si se quiere obtener un buen emplazamiento, hay que acercarse más á la calzada y fijarse en los alrededores de la Piedra Alta, ó con más propiedad, en la misma piedra, lo que significa alargar un poco el camino que hoy cruza el Paso de los Dragones.

Si esta Piedra Alta no tuviese su significación histórica, sin titubear hubiera proyectado sobre ella un estribo del puente, pero no sucede así, y conociendo la opinión de algunas personas caracterizadas de Florida, que dicen que no se debe ocultar con una obra, he trazado dos emplazamientos, uno en la Piedra Alta y otro un poco aguas arriba y los he tenido en cuenta para todo el trabajo. Comparando todas las planillas se verá que la diferencia entre uno y otro trazado es casi insignificante, pero que si alguna ventaja existe, es para la Piedra Alta. Lo que hace decisivo el emplazamiento número 1 (Piedra Alta), es la comparación de los perfiles transversales. Los dos admiten un largo de puente de 300 m.;

pero mientras el terraplén del estribo Este, número 2, tendrá 6 m. 13 de altura, el del número 1 tendrá 4 m. 33 solamente, y sobre todo, el estribo Oeste del número 1, se puede decir que está ya hecho, formado por la misma Piedra, mientras que en el número 2 hay que hacerlo todo, siendo además, el terraplén mucho más voluminoso.

Yo, por mi parte, me permito opinar que el significado histórico de la Piedra Alta no desmerecerá en nada, si se utiliza para asiento de un puente, que es viva demostración de progreso; muy al contrario, se acrecentará. La Administración que lo aproveche como fundación de una obra pública de gran utilidad, no habría hecho más que ajustarse estrictamente á la voluntad expresada por los patriotas declarantes de la independencia nacional, y si se quiere hacer más vivo aún el recuerdo del episodio de que la Piedra Alta fué mudo testigo, puede dársele al puente un nombre apropiado y dotarlo de monumentos alegóricos.

Sin embargo, usted resolverá cual de los dos emplazamientos debe adoptarse, á fin de confeccionar el proyecto definitivo del que no faltan más que las fundaciones de las pilas y estribos.

Para unir el camino de la cuchilla de San Gabriel, que también está compuesto por la Junta de Florida, con el resto del trazado, se han proyectado empalmes que tengan la menor longitud posible y el mínimum de trabajo para ponerlos en buenas condiciones.

Saluda al señor Inspector atentamente.

J. A. Alvarez Cortés.

Inspección General de Vialidad.

Montevideo, Agosto 14 de 1907.

Excmo. señor Ministro de Obras Públicas. Ingeniero don Juan P. Lamolle.

Tengo el honor de elevar á V. E. el proyecto de reparaciones y construcciones en el camino desde el Paso de Pache,

en el río Santa Lucía, hasta la ciudad de la Florida, obra de la Comisión número 5 de Puentes y Carreteras.

El que suscribe, al elevar á V. E. dicho proyecto, hace las siguientes declaraciones: 1.° Las construcciones y reparaciones de que se trata son el necesario complemento del puente del Paso de Pache; es indispensable pues, que ellas se lleven á cabo para que esta última obra tan importante y costosa, no resulte poco menos que inútil.

2.° La ubicación número 1(con un estribo sobre la Piedra Alta), es sin ningún género de duda, la más indicada para el puente sobre el Santa Lucía Chico, frente á la Florida; la objeción basada en el respeto con que deben mirarse todos los recuerdos de la independencia patria, es completamente infundada, pues no se profanan esos recuerdos, antes bien, se enaltecen y se perpetúan ligándolos á una grandiosa obra pública de utilidad nacional.

3.° Si V. E. decidiera que las obras proyectadas se hicieran por licitación, esta Oficina someterá el correspondiente pliego de condiciones, que no ha creído necesario preparar hasta que V. E. haga conocer su resolución al respecto.

Saluda muy atentamente á V. E.

Eduardo García de Zúñiga.

Ministerio de Obras Públicas.

Montevideo, Agosto 29 de 1907.

Informe el Consejo del Departamento Nacional de Ingenieros.

LAMOLLE.

Consejo del Departamento Nacional de Ingenieros.

. Montevideo, Setiembre 5 de 1907.

Habiendo estudiado el Consejo de este Departamento el proyecto de camino á que este expediente hace referencia, ha aprobado la nueva ubicación del puente proyectado en el Paso de la Cruz " Arroyo Mendoza ", por considerarlo más conveniente, así como la pequeña modificación que se hace en el trazado proyectado para alcanzar la ciudad de la Florida.

Referentemente á la ubicación del puente sobre el Santa Lucía Chico, el Consejo opina que debe adoptarse la solución propuesta con el número 1, no sólo por razones de orden técnico y económico, que lo hacen superior á la solución número 2, sino también por razones de orden histórico que contribuirán á hacer más ostensible el recuerdo del hecho que la Piedra Alta rememora, pudiendo además construirse sobre ella un monumento alegórico.

En cuanto á las nuevas construcciones y reparaciones de las obras existentes en dicho camino, también han sido aprobadas por este Consejo, resolviendo expresar á V. E. que si bien esas obras, realizadas por Administración, resultarían más económicas, opina, por razones de otro orden, que es más conveniente ejecutarlas por licitación pública, en cuyo caso, será necesario que este asunto vuelva á la Inspección General de Vialidad para que redacte los pliegos de condiciones, memoria descriptiva, etc.

Elévese al Ministerio.

F. Michaelsson,
Presidente.

F. Illa,
Secretario.

Ministerio de Obras Públicas.

Montevideo, Setiembre 10 de 1907.

Vuelva á la Inspección General de Vialidad para que formule los pliegos de condiciones y memorias á que se refiere el informe del Consejo del Departamento Nacional de Ingenieros.

LAMOLLE.

Inspección General de Vialidad.

Montevideo, Febrero 10 de 1908.

Excmo. señor Ministro de Obras Públicas, Ingeniero don Juan P. Lamolle.

Tengo el honor de elevar á V. E. para el llamado á licitación correspondiente, el proyecto de composturas en el camino de Paso de Pache á Florida. Este proyecto debe mirarse como el complemento indispensable de los que ya aprobó V. E. relativos á los puentes de Paso de Pache, Juncal, Cerro y Santa Lucía Chico, de los cuales el primero está en ejecución y los otros tres han sido ya objeto de llamado á licitación.

Saludo á V. E. muy atentamente.

Eduardo García de Zúñiga.

Ministerio de Obras Públicas.

Montevideo, Febrero 20 de 1908.

Apruébase el proyecto formulado por la Inspección General de Vialidad relativo á las composturas á efectuarse en el

camino de Paso de Pache á Florida. Pase al Departamento Nacional de Ingenieros para que de acuerdo con el proyecto y pliego de condiciones respectivo, proceda á efectuar el correspondiente llamado á licitación pública por un término prudencial.

Comuníquese.

WILLIMAN.
JUAN P. LAMOLLE.

Inspección General de Vialidad.

Montevideo, Marzo 23 de 1908.

Excmo. señor Ministro de Obras Públicas, Ingeniero don Juan P. Lamolle.

En los planos del llamado á licitación de los trozos de macadam entre Paso de Pache y Florida, el desmonte comprendido entre el k. $27.^{363.98}$ y k. $27.^{551.63}$, ha sido dividido en dos partes de las que una se ha adjudicado ya á los contratistas del puente de Mendoza. Hay conveniencia para éstos, así como para los que obtengan el contrato de los trozos de macadam en incluir todo el desmonte entre las obras del puente mencionado. Los señores Casterés y Tosi me manifiestan estar dispuestos á hacerse cargo de este suplemento de obra por los precios unitarios contratados.

Si V. E. está de acuerdo con lo que propongo, tendrá que hacerlo saber así al Departamento Nacional de Ingenieros, con la urgencia del caso, para que se tenga en cuenta en la licitación.

Saluda á V. E. muy atentamente.

Eduardo García de Zúñiga.

Ministerio de Obras Públicas.

Montevideo, Abril 23 de 1908.

En mérito de lo manifestado por la Inspección General de Vialidad en la precedente nota,

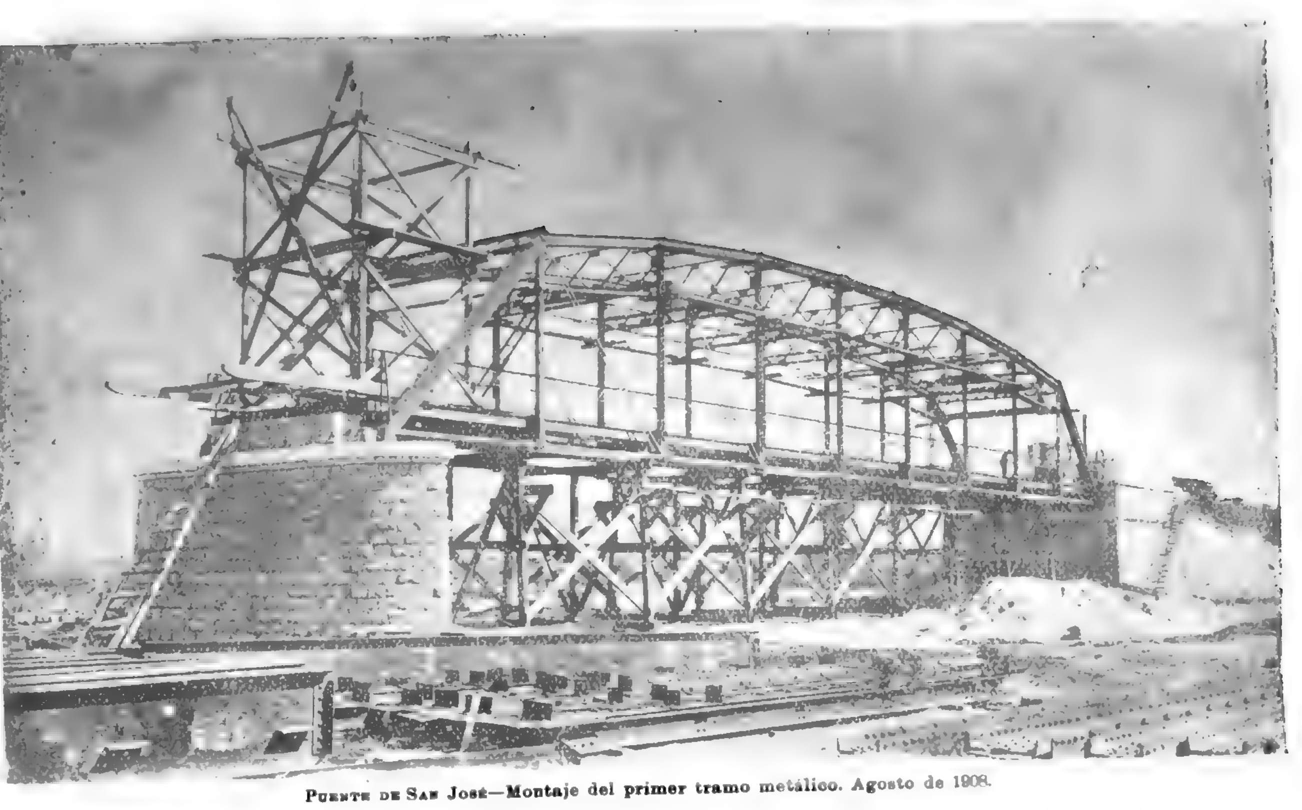
SE RESUELVE:

Dejar sin efecto la resolución de fecha 2 del corriente por la que se mandó incluir en el llamado á licitación pública para la construcción de los trozos de macadam entre Paso de Pache y Florida, todo el desmonte comprendido entre el k. $27.^{363.98}$ y k. $27.^{551.63}$.

Autorízase á la Inspección General de Vialidad para contratar con los señores Tosi y Casterés, empresarios de las obras del puente del Paso de Mendoza, la ejecución del mencionado desmonte, debiendo regir los mismos precios unitarios establecidos en el contrato de construcción de dicho puente.

Comuníquese.

WILLIMAN.
JUAN P. LAMOLLE.



Puente de San José—Montaje del primer tramo metálico. Agosto de 1908.

VIII

PUENTE SAN JOSÉ

Fijación de precio para el pago de exceso de obras

Montevideo, Enero 15 de 1908.

Señor Inspector General de Vialidad, Ingeniero don Eduardo García de Zúñiga.

Con esta misma fecha someto á la aprobación de la Inspección General, el certificado número 13 de las obras del puente de San José y con el objeto de no interrumpir el trámite corriente para obtener su pago, he establecido sin modificarlo, el precio de $ 30. acordado para el metro cúbico de los cilindros de hormigón. Entiendo, sin embargo, que ese precio debe ser aumentado por razón de la mayor profundidad á que ha habido que llevar la fundación de la pila número 7, y si no indico desde luego el aumento que considero que corresponde, es en el deseo de fijarlo en completo acuerdo con esa Inspección.

Redúcese, pues, la presente á dejar salvos mis derechos, que de otra manera y por el hecho de no alterar los precios en el certificado podrían quedar legalmente comprometidos.

Saludo al señor Inspector atentamente.

A. Sosa Díaz.

Montevideo, Marzo 22 de 1908.

Señor Inspector General:

Los dos cilindros fundación de la pila número 7, á fin de que insistiesen directamente sobre el terreno rocoso, ha sido necesario hincarlos alrededor de tres metros más de los previstos, atravesándose con ellos una capa de grandes cantos rodados, de aquel espesor, inmediata al terreno sólido, y cuya parte superior fué acusada como roca, por las sondas de agua empleadas en los reconocimientos del subsuelo, al efectuarse los estudios previos.

Por lo tanto, existe un exceso de obras de ciento veinte metros cúbicos que para llegar á su debida posición motivó mayores dificultades y tiempo en la hinca de los cilindros que el necesario para igual volumen en planos del subsuelo de cota más elevada y han requerido se trabajara en ellos durante un mes, día y noche, sin interrupción, por cuanto, á la profundidad á que se llegó, se hacía no sólo dificultoso el desagote sino necesario de continuo, á fin de no afectar las buenas condiciones del trabajo y con el objeto de no incurrir en gastos excesivos.

Por las circunstancias apuntadas salta á la vista que habiéndose invertido mayor suma de energías y de erogaciones en dicha obra extraordinaria y llevada á cabo en condiciones especiales, es justo el precedente pedido de la Empresa á fin de que se le mejore el precio de la referida parte de los cilindros, que conceptúo vale muy bien, por metro cúbico, cinco pesos más que el estipulado ($ 30), es decir, $ 35, y en total, por tratarse de ciento veinte metros cúbicos, ($ 600), seiscientos pesos.

Juan Aníbal Gardone.

Inspección General de Vialidad.

Montevideo, Marzo 30 de 1908.

Elévese al Ministerio para que si lo tiene á bien, se sirva aprobar el precio indicado en el informe que antecede, precio que esta Inspección considera equitativo.

Eduardo García de Zúñiga.



PUENTE DE SAN JOSÉ.— Estado de los trabajos de la superstructura en Setiembre de 1908.

Ministerio de Obras Públicas.

Montevideo, Abril 9 de 1908.

Estando impedido el señor Ministro de Obras Públicas de entender en este asunto, por razones de parentesco con uno de los técnicos encargados de la construcción del puente sobre el río San José, desígnase para subrogarlo al señor Ministro de Industrias, Trabajo é Instrucción Pública.

Conforme al artículo 7.º del decreto de fecha 6 de Febrero de 1891, el Oficial Mayor del Ministerio de Obras Públicas refrendará este decreto.

WILLIMAN.
P. C. Rodríguez,
Oficial Mayor.

Ministerio de Industrias, Trabajo é Instrucción Pública.

Montevideo, Abril 25 de 1908.

Resultando, del informe precedente, equitativa la mejora de precio que se solicita, dado que ha habido un exceso de obra que alcanza á 120 metros cúbicos, motivada por razones no imputables al constructor y necesaria para que los dos cilindros fundación de la pila número 7, insistiesen directamente sobre el terreno rocoso á que en el mismo informe se alude;

Teniendo presente lo aconsejado por la Inspección General de Vialidad y de acuerdo con ella,

SE RESUELVE:

Aprobar el precio de $ 35, por metro cúbico, en que ha sido avaluado el exceso de la obra de la referencia cuyo costo se eleva así á $ 600.

Vuelvan estos antecedentes á la Inspección General de Vialidad.

WILLIMAN.
Antonio Cabral.

Contrato para la provisión de madera destinada al sobrepiso de los puentes de San José y Porongos

Pliego de Condiciones para la provisión de la madera destinada al sobrepiso de los puentes en construcción sobre el río San José y arroyo Porongos:

Artículo 1.° El presente pliego se refiere á la provisión de 1680 tablones de pino tea de m. 0.30 por m. 0.05 de escuadría y m. 6.30 de largo cada uno, ó equivalente, debiendo ser por lo menos, una tercera parte de 6 m 30, y el remanente en dos trozos cuya longitud mínima no sea menor de 2 m 50, esto es, 2.240 piezas de m. 3.80 á 2.50 de largo que, dos á dos, compongan los 1.120 tablones restantes.

El cubo total asciende á 162 m^3 570.

Art. 2.° Todas las piezas deberán ser rectas y tener las cuatro caras aserradas.

Art. 3.° Las maderas que presenten defectos procedentes de enfermedades sufridas por los árboles en pie ó vicios adquiridos en los almacenes ó depósitos, serán rechazados, siempre que dichos vicios ó defectos comprometan, á juicio del Ingeniero Director, la solidez y duración de las obras.

Art. 4.° Toda la madera deberá ser en absoluto exenta de sámago.

Art. 5.° Los gastos que demande el transporte de las maderas hasta la estación del ferrocarril Central y su colocación en los wagones correrán de cuenta del contratista.

Art. 6.° Los pagos se harán por remesas, después de recibidos los materiales al pié de la obra.

El importe de cada remesa no podrá ser menor de mil pesos.

Art. 7.° El contratista deberá depositar como garantía, en la Tesorería del Departamento Nacional de Ingenieros, el 6 por ciento del importe de su propuesta. Este depósito se hará dentro del plazo de 15 días á contarse desde la fecha del contrato y en efectivo ó en títulos de deuda pública, aforados al tipo más bajo á que se haya cotizado en la Bolsa de Comercio el día anterior á la oblación de la garantía.

Art. 8.° El plazo para la entrega de la primera remesa será de tres meses á contar desde la fecha del contrato, de-



Puente del San José — Visto desde la margen derecha—Diciembre 31 de 1908.

biéndose entregar el resto de la madera con regularidad y en los dos meses siguientes.

Art. 9.° Todo atraso en el cumplimiento de lo dispuesto en el artículo anterior será penado con una multa de $ 10 diarios. Cuando este atraso exceda de un mes, la Administración podrá declarar la caducidad del contrato, quedando entonces á beneficio del Estado, el importe de la garantía depositada.

Art. 10. Después de recibida la última remesa se ordenará por el Ministerio de Obras Públicas la devolución de la suma que aún exista procedente de la referida garantía.

Art. 11. El importe de los fletes y demás gastos de transporte de las piezas rechazadas serán de cuenta del contratista.

Montevideo, Junio 8 de 1908.

Pp. J. B. Bidegaray: *J. B. Bidegaray* (hijo). — *Eduardo García de Zúñiga.*

Inspección General de Vialidad.

Montevideo, Mayo 4 de 1908.

Excmo. señor Ministro de Obras Públicas, Ingeniero don Juan P. Lamolle.

Tengo el honor de elevar á V. E. los antecedentes del llamado á licitación para la provisión de madera destinada al sobrepiso de los puentes de San José y Porongos. Sólo dos propuestas se han presentado, y de ellas una es inaceptable por estar completamente fuera del pliego de condiciones impuesto para la licitación. La otra (del señor J. B. Bidegaray), indica un precio unitario de $ 25.50 por metro cúbico. Este precio no me parece en manera alguna exajerado y aconsejo, por consiguiente, que se acepte la propuesta del señor Bidegaray.

Saluda respetuosamente á V. E.

Eduardo García de Zúñiga.

Ministerio de Obras Públicas.

Montevideo, Mayo 14 de 1908.

En mérito de lo manifestado por la Inspección General de Vialidad, acéptase la propuesta del señor J. B. Bidegaray para la provisión de madera destinada al sobrepiso de los puentes de San José y Porongos en construcción, al precio de $ 25.50 el metro cúbico.

Vuelva á la Inspección General de Vialidad para que formalice con el adjudicatario el contrato respectivo, comuníquese y publíquese.

WILLIMAN.
JUAN P. LAMOLLE.

Recepción definitiva de las obras de fábrica

Montevideo, Junio 1.º de 1908.

Señor Inspector General de Vialidad, Ingeniero don Eduardo García de Zúñiga.

Habiéndose terminado las obras de infraestructura del puente de la Balsa del río San José, de acuerdo con el contrato de Agosto de 1906 y modificaciones posteriores, solicito de esa Inspección la recepción definitiva que corresponde, fijándose el día de esta fecha á los efectos de lo dispuesto por el pliego de condiciones, en cuanto se refiere al plazo de conservación.

Saludo atentamente al señor Inspector.

A. Sosa Díaz.



Creciente del río San José en el puente de la Balsa, el 27 Diciembre 1908, 6 p. m.— Vista tomada desde la margen derecha, aguas abajo de la obra

Inspección General de Vialidad.

Montevideo, Junio 13 de 1908.

Elévese al Ministerio, manifestándole que habiéndose en efecto terminado las obras y encontrándose en buen estado y con arreglo á las condiciones del contrato, corresponde decretar la recepción definitiva de las obras de fábrica y la provisoria de las obras de acceso, á los efectos del plazo de conservación.

Federico Capurro.

Ministerio de Obras Públicas.

Montevideo, Junio 25 de 1908.

Vista la solicitud de la Empresa Alejandro Sosa Díaz, contratista del puente del Paso de la Balsa del río San José, pidiendo se proceda á la recepción definitiva de las obras de infraestructura de dicho puente, y manifestando la Inspección General de Vialidad que las mencionadas obras han sido construídas de acuerdo con las condiciones establecidas en el pliego respectivo, por cuya razón corresponde la recepción definitiva de las obras de fábrica y la provisoria de las obras de acceso á dicho puente, á los efectos del plazo de conservación de las mismas, de conformidad á lo establecido en el pliego de condiciones respectivo,

SE RESUELVE:

Autorizar á la Inspección General de Vialidad para proceder á la recepción definitiva de las obras de fábrica del puente del Paso de la Balsa en el río San José, y á la provisoria de las obras de acceso al expresado puente.

Comuníquese y publíquese.

WILLIMAN.
JUAN P. LAMOLLE.

Montaje de los tramos metálicos del puente

Ministerio de Obras Públicas.

Montevideo, Marzo 26 de 1908.

Apruébase el pliego de condiciones, planos y demás documentos que para el llamado á licitación pública del montaje de los tramos metálicos y ejecución del tablero del puente en construcción sobre el río San José, ha formulado la Inspección General de Vialidad.

Pase al Departamento Nacional de Ingenieros para que proceda al correspondiente llamado á licitación pública por un término prudencial.

Comuníquese y publíquese.

WILLIMAN.
JUAN P. LAMOLLE.

Departamento Nacional de Ingenieros.

Montevideo, Mayo 18 de 1908.

Elévese al Ministerio de Obras Públicas con la propuesta adjunta.

F. Michaelsson.

Ministerio de Obras Públicas.

Montevideo, Mayo 27 de 1908.

Informe la Inspección General de Vialidad.

LAMOLLE.

Inspección General de Vialidad.

Montevideo, Junio 1.° de 1908.

Ante todo, declaro al señor Inspector, que los conocimientos prácticos que poseemos en materia de montaje de construcciones metálicas, como la que nos ocupa, no nos permiten estimar, sino con alguna vaguedad, los gastos que demandan tales trabajos.

En efecto: de las obras análogas construídas por las oficinas técnicas del Estado, no se han deducido datos exactos, y por otra parte, las distintas condiciones en que se han ejecutado esas obras, y las diferencias que con respecto á la magnitud y estructura presentan, harían asimismo imposible toda comparación.

Los precios del montaje de tramos metálicos en el extranjero, de que nos informan algunos tratados y revistas de ingeniería, tampoco podrían servir de base para llegar á un resultado satisfactorio, pues los factores que entran en la formación de un presupuesto de esta índole son tantos, tan diversos y variables de un país á otro, que, indudablemente, tienen que inducirnos á cometer errores más ó menos importantes de avaluación.

La Empresa del Ferrocarril Central nos ha facilitado el presupuesto del puente recientemente construído sobre el arroyo del Pintado. El precio unitario del montaje es de 26 pesos por tonelada de metal, siendo los tramos de sistema rígido y de 37 metros de luz, y alcanzando el peso de cada uno á 83 toneladas. ¿Cómo podría aplicarse este mismo precio á los tramos articulados del de San José, que miden 50 metros de luz y sólo pesan 58 toneladas?

Es evidente, pues, que por el momento nuestros cálculos al respecto no pueden ser sino aproximados. Y sin la pretensión de llegar á cifras exactas, pero procurando siempre que éstas excedieran del valor real, es que se han formulado todos los presupuestos de puentes metálicos que ha proyectado la Inspección General de Vialidad.

Siendo así, es claro que, si bien no puedo precisar números, tengo forzosamente que considerar elevada la propuesta de

la Empresa Sosa Díaz. No hay que ser, por otra parte, muy perspicaz para suponer que la circunstancia de no haberse presentado competidor alguno, haya sido favorablemente aprovechada por el único proponente.

Por lo expuesto, opino que la Administración podría formalizar el contrato con el señor Sosa Díaz, siempre que éste aceptara para el montaje los precios que figuran en los presupuestos de esta Oficina, que son:

Montaje de cada tramo de 25 m. 90, á $ 35 la tonelada	$	665 00
Montaje de cada tramo de 51 m. 90, á $ 50 la tonelada	"	2.900 00

Para la construcción del piso, pintura y enlucido de alquitrán mineral, podrían regir los precios que se fijan en la propuesta.

Si la Empresa rechazara este temperamento, no habría, á mi juicio, otra solución que la de realizar los trabajos por Administración, ó bien, lo que considero más acertado, proceder á un nuevo llamado á propuestas, eliminando del artículo 22 del pliego de condiciones respectivo la obligación de emplear remachadoras mecánicas, prescripción que levanta algunas resistencias por los crecidos gastos que exige la instalación de las máquinas, y que, en rigor, dada la cantidad relativamente pequeña de roblones y el tipo de viga adoptado, no puede influir seriamente en el resultado de la obra, siempre que el roblonado á mano con martillo se lleve á efecto por obreros hábiles y se haga cumplir con la mayor severidad lo establecido en el referido pliego respecto de esta operación.

Federico E. Capurro.

Ministerio de Obras Públicas.

Montevideo, Junio 6 de 1908.

Vista á la Empresa proponente.

RODRÍGUEZ.

Excmo. señor:

A. Sosa Díaz, evacuando la vista conferida en esta fecha, declara que acepta los precios establecidos en el informe que precede de la Inspección de Vialidad, sin perjuicio de hacer constar que no ha buscado en su propuesta ningún beneficio exagerado, moviéndole más que todo, al comprometerse en un trabajo lleno de aleatorias, el deseo de continuar la importante obra que ha iniciado, dando cabida en el trabajo al núcleo de obreros que han contribuído con su esfuerzo á la buena ejecución de esta obra.

Montevideo, Junio 6 de 1908.

Alejandro Sosa Díaz.

Ministerio de Obras Públicas.

Montevideo, Junio 6 de 1908.

Estando impedido el señor Ministro de Obras Públicas de entender en este asunto por razones de parentesco con uno de los proponentes para el montaje de los tramos metálicos y ejecución del tablero del puente en construcción sobre el río San José, desígnase para subrogarlo al señor Ministro de Industrias, Trabajo é Instrucción Pública.

Conforme al artículo 7.° del decreto de fecha 6 de Febrero de 1891, el Oficial Mayor del Ministerio de Obras Públicas refrendará este decreto.

WILLIMAN.
P. C. Rodríguez,
Oficial Mayor.

Ministerio de Industrias, Trabajo é Instrucción Pública.

Montevideo, Junio 25 de 1908.

Vistos: Resultando, de estos antecedentes que, habiéndose llamado á licitación hasta por tercera vez para el montaje de los tramos metálicos y ejecución del tablero del puente

sobre el río San José, sólo se presentó al tercer llamado el señor A. Sosa Díaz.

Considerando: 1.º Que pasada á informe de la Inspección General de Vialidad la única propuesta presentada en las tres licitaciones, ésta aconseja su aceptación, siempre que el señor Sosa Díaz acepte como precio del montaje el que indica dicha Oficina. 2.º Que dado vista de ese informe al proponente, manifiesta que acepta dicho precio.

El Poder Ejecutivo,

RESUELVE:

1.º Aceptar la propuesta presentada por el señor Alejandro Sosa Díaz para el montaje de los tramos metálicos y ejecución del tablero del puente sobre el río San José, con arreglo á los siguientes precios:

Montaje de cada tramo de 25 m. 90 de largo á treinta y cinco pesos la tonelada: seiscientos sesenta y cinco pesos ($ 665.00).

Montaje de cada tramo de 51 m. 90 á cincuenta pesos la tonelada: dos mil novecientos pesos ($ 2.900.00).

Pintura para toda la estructura metálica (mano de obra), cuatro mil novecientos sesenta pesos ($ 4.960.00).

Construcción del piso, sobrepiso y guardaruedas, por m^3 de madera puesta en obra, diez pesos ($ 10.00).

Alquitrán mineral y pintura de toda la extensión del tablero, mil setecientos ochenta pesos ($ 1.780.00).

2.º Vuelva á la Inspección General de Vialidad por intermedio del Ministerio de Obras Públicas y publíquese.

WILLIMAN.

ANTONIO CABRAL.

IX

PUENTE PORONGOS

Montaje de los tramos metálicos del puente

Inspección General de Vialidad.

Montevideo, Marzo 20 de 1908.

Excmo. señor Ministro de Obras Públicas, Ingeniero don Juan P. Lamolle.

Tengo el honor de elevar á V. E. para su aprobación, el pliego de condiciones, planos y demás documentos que han de servir de base para el llamado á licitación del montaje de los tramos metálicos y ejecución del tablero del puente en construcción sobre el arroyo Porongos.

Saluda respetuosamente á V. E.

Eduardo García de Zúñiga.

Ministerio de Obras Públicas.

Montevideo, Marzo 26 de 1908.

Apruébase el pliego de condiciones, planos y demás documentos, formulados por la Inspección General de Vialidad para el llamado á licitación pública del montaje de los tramos metálicos y construcción del tablero del puente sobre el arroyo Porongos.

Pase al Departamento Nacional de Ingenieros para que proceda al llamado á licitación correspondiente por un término prudencial y comuníquese.

WILLIMAN.
JUAN P. LAMOLLE.

Ministerio de Obras Públicas.

Montevideo, Julio 6 de 1908.

Teniendo conocimiento el Ministerio de que la circunstancia que obsta para que concurra mayor número de proponentes á la licitación del montaje, etc., del puente sobre el arroyo Porongos, es la de figurar en el pliego de condiciones el roblonado mecánico, vuelva al Departamento Nacional de Ingenieros para que proceda á efectuar nueva licitación excluyendo del pliego respectivo dicha condición.

Comuníquese á la Inspección General de Vialidad.

LAMOLLE.

Inspección General de Vialidad.

Montevideo, Agosto 6 de 1908.

Excmo. señor:

Examinadas las dos propuestas de la 3.ª licitación para el montaje de la superstructura, construcción del piso, sobrepiso y guarda ruedas y pintura del puente de Porongos, resultan los siguientes precios unitarios:

Primera propuesta

Montaje, $ 48.95 por tonelada.
Construcción piso, $ 12.00 el m^3.
Pintura, $ 9.84 por tonelada.
Alquitranado, $ 2.70 el m^1.

Segunda propuesta

Montaje, $ 46.88 por tonelada.
Construcción piso, $ 12.25 el m^3.
Pintura, $ 10.10 por tonelada.
Alquitranado, $ 2.38 el m^1.

Totales correspondientes á todos los trabajos licitados, $ 8.023 y $ 7.852.

La segunda propuesta sería, pues, la más ventajosa.

Opino, sin embargo, que aún esta propuesta es inaceptable. La Administración ha contratado ya con el señor Sosa Días un trabajo completamente análogo (para el puente San José) por los precios unitarios siguientes:



PUENTE DE PORONGOS.— MONTAJE DE LA SUPERESTRUCTURA.

Montaje (tramos de 25,90) $ 42.10 por tonelada.
Construcción piso, etc., 10.00 m^3.
Pintura, 15.17 tonelada.
Alquitranado, 5.27 m^1.

Con estos precios unitarios, el total sería de $ 7.866, es decir, casi el mismo que de la segunda propuesta. Pero debe notarse que el montaje de los tramos del puente de Porongos será mucho más fácil que el de los tramos iguales de San José, por las dis-

posiciones respectivas de los cauces de los dos cursos de agua y porque el roblonado del primero de los puentes mencionados se hará sin empleo de máquina, mientras que en el segundo puente el roblonado mecánico es obligatorio.

En resumen, sólo aconsejaría la aceptación de la segunda propuesta si el proponente rebajase el precio del montaje á la cifra que figura en el contrato del señor Sosa Días, ó sea pesos 42.10 por tonelada, equivalente á $ 800 por tramo.

La rebaja en el precio total ascendería á $ 450.

Eduardo García de Zúñiga.

Ministerio de Obras Públicas.

Montevideo, Setiembre 10 de 1908.

Vistas las propuestas presentadas al tercer llamado á licitación efectuado por el Departamento Nacional de Ingenieros para el montaje de los tramos metálicos y construcción del tablero del puente sobre el arroyo Porongos.

Resultando: que pasadas dichas propuestas á informe de la Inspección General de Vialidad, aconsejó la aceptación de la de los señores Merguin y C.ª, que es la más económica de las dos presentadas á aquella licitación, siempre que dichos proponentes modificaran sus precios, rebajándolos á los que les fija la misma Inspección.

Considerando: que los señores Merguin y C.ª han manifestado que aceptan dicha rebaja en los precios,

SE RESUELVE:

Autorizar á la Inspección General de Vialidad para contratar *ad referéndum*, con los señores Merguin y C.ª, las obras relativas al montaje de los tramos metálicos y construcción del tablero del puente sobre el arroyo Porongos, en las condiciones determinadas por la misma Inspección y aceptadas por el proponente.

El referido contrato será elevado al Ministerio para la resolución correspondiente.

Comuníquese, publíquese y vuelva á la Inspección General de Vialidad á sus efectos.

WILLIMAN.
JUAN P. LAMOLLE.

Recepción definitiva de los estribos y pilas

Señor Inspector General de Vialidad, Ingeniero Eduardo García de Zúñiga.

El que suscribe, contratista del puente en construcción sobre el arroyo Porongos, pone en conocimiento del señor Inspector



PUENTE DE PORONGOS. — MONTAJE DE LA SUPERESTRUCTURA METÁLICA

que habiendo terminado todos los trabajos de fábrica, solicita la devolución del 10 por ciento sobre $ 27.221.53 de obra contratada, y la misma devolución sobre $ 4.112,65 importe de los trabajos extraordinarios, de acuerdo con lo dispuesto por el artículo 35 del pliego de condiciones.

Saluda atentamente al señor Inspector.

Francisco Mazuchelli.

Inspección General de Vialidad.

Informe el señor Ingeniero Chiappori.

Eduardo García de Zúñiga.

Trinidad, Mayo 18 de 1908.

Hallándose terminadas por completo las obras que corresponden á los estribos A y B y cuatro pilas números 1, 2, 3 y 4,



Puente de Porongos — Colocación del piso y sobrepiso.

como también las veredas, cordones y postes de piedra del puente de Porongos, pueden éstas recibirse definitivamente de acuerdo con los artículos 34 y 35 del Pliego de Condiciones.

Para la devolución del 10 por ciento que indica el artículo 35, se detalla el costo total de las obras citadas (ver situación número 12, correspondiente al certificado del mes de Abril de 1908), como sigue:

Mampostería ordinaria en fundaciones.......	$	10.903 86
Mampostería ordinaria en elevación.........	"	8.630 90
Fábrica de sillarejos......................	"	6.112 33
Fábrica de sillería........................	"	1.456 40
Veredas	"	36 34
Cordones de veredas.......................	"	29 70
Postes de piedra..........................	"	52 00
Trabajos extraordinarios, fundación de la pila número 2. Certificados extraordinarios números 1 y 2, expedidos por la Inspección General de Vialidad.......................	"	4.112 65
	$	31.334 18

Asciende á treinta y un mil trescientos treinta y cuatro pesos 18 centésimos.

Eduardo Chiappori.
Ingeniero.

Inspección General de Vialidad.

Montevideo, Mayo 23 de 1908.

Elévese al Ministerio, para que si lo tiene á bien se sirva decretar, de acuerdo con el pliego de condiciones del contrato, la recepción definitiva de los dos estribos, las cuatro pilas y las obras correspondientes á esos estribos y pilas del puente de Porongos, así como también autorizar á esta Inspección para expedir, á favor del contratista, un certificado por la suma de tres mil ciento treinta y tres pesos con cuarenta y dos centésimos ($ 3.133,42) importe de los descuentos de garantía respectiva.

Eduardo García de Zúñiga.

Ministerio de Obras Públicas.

Montevideo, Junio 4 de 1908.

Vista la petición del contratista del puente sobre el arroyo Porongos y atento á lo informado por la Inspección General de

Vialidad y á lo establecido en los artículos 34 y 35 del pliego de condiciones respectivo,

SE RESUELVE:

Autorizar á la Inspección General de Vialidad para proceder á la recepción definitiva de los estribos A, y B, y de las pilas números 1, 2, 3 y 4 del puente de Porongos, así como las obras correspondientes á dichos estribos y pilas.

Autorízase, asimismo, á la Inspección General de Vialidad



VISTA DEL PUENTE TERMINADO.

para expedir á favor del referido contratista un certificado por la suma de $ 3.133.42, correspondiente al 10 por ciento descontado sobre el importe de los pagos de dichas obras y retenido en garantía de buena ejecución de las mismas.

Vuelva á la Inspección General de Vialidad á sus efectos.

Comuníquese y publíquese.

WILLIMAN.
JUAN P. LAMOLLE.

Recepción provisoria de obras

Ministerio de Obras Públicas.

Montevideo, Junio 4 de 1908.

Vista la solicitud de don Francisco Mazzuchelli, contratista del puente que se construye sobre el arroyo Porongos, pidiendo se proceda á la recepción provisoria de los terraplenes, revestimiento de taludes y macadam de la carretera de acceso á dicho puente, en la margen derecha del mencionado arroyo Porongos y resultando del precedente informe de la Inspección General de Vialidad que el expresado contratista ha ejecutado las obras cuya recepción provisoria solicita, de acuerdo con lo establecido en el pliego de condiciones respectivo.

SE RESUELVE:

Autorizar á la Inspección General de Vialidad para proceder á la recepción provisoria de los terraplenes, revestimiento de taludes y macadam de la carretera de acceso al puente que se construye sobre el arroyo Porongos.

Vuelva á la Inspección General de Vialidad á sus efectos, comuníquese y publíquese.

WILLIMAN.
JUAN P. LAMOLLE.

Contratación de obras suplementarias

Ministerio de Obras Públicas.

Montevideo, Junio 25 de 1908.

Visto: y de conformidad á lo aconsejado por la Inspección General de Vialidad,

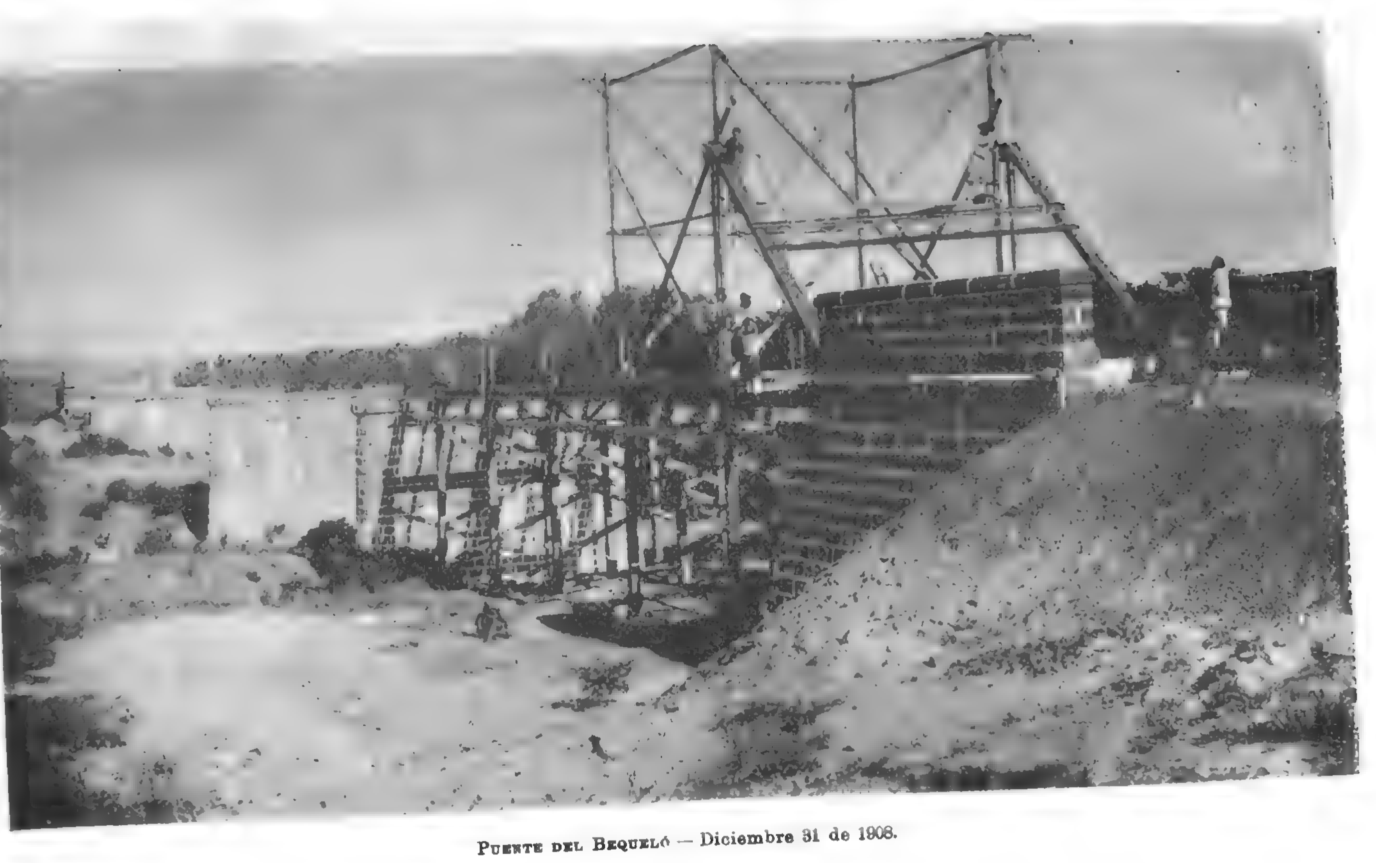
SE RESUELVE:

Autorizar á dicha Inspección para contratar con el empresario del puente sobre el arroyo Porongos, la ejecución del tra-

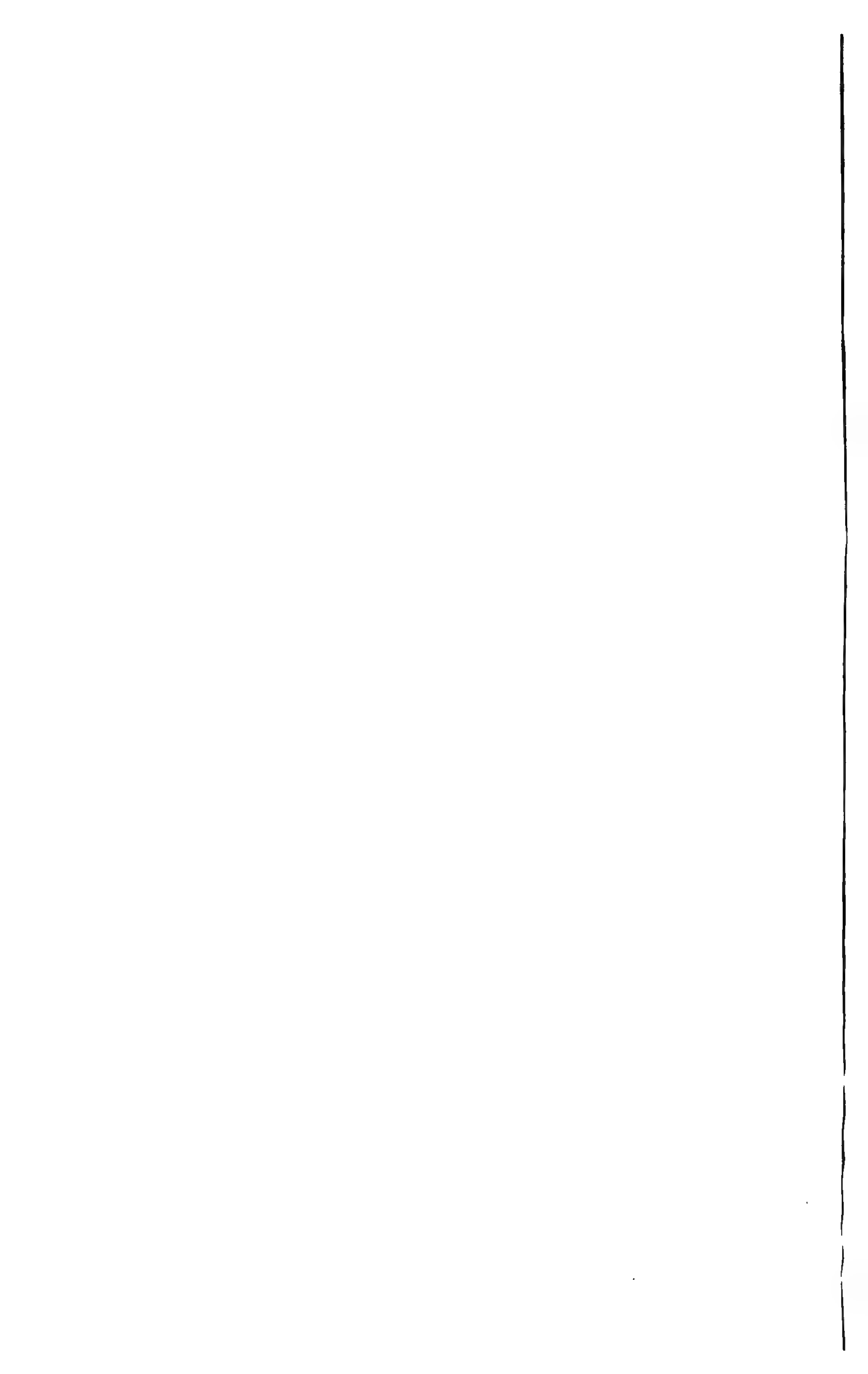
bajo complementario relativo al revestimiento de los taludes de los terraplenes de dicho puente con tepes ó terrones, en la parte comprendida sobre el revestimiento con empedrado, al precio de treinta centésimos el metro cuadrado.

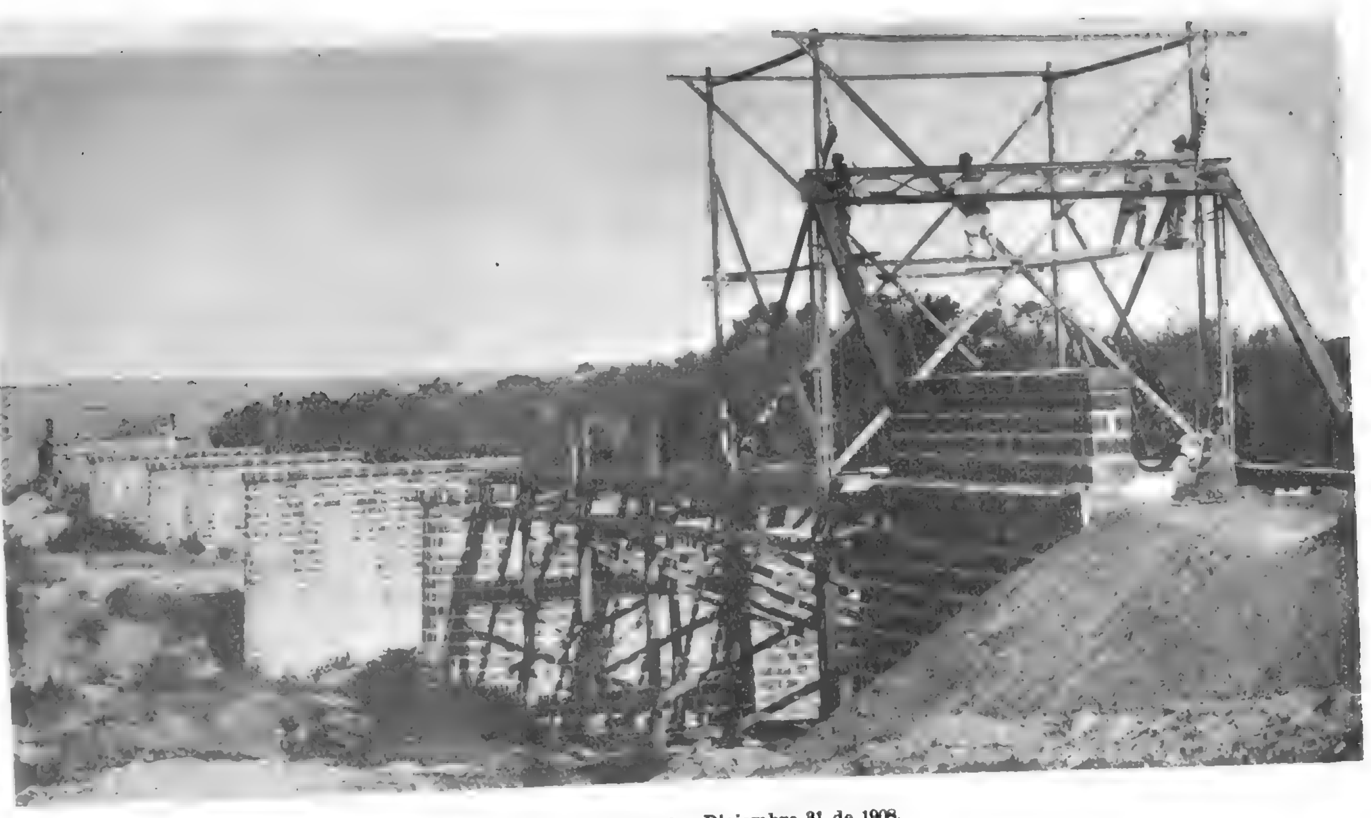
Vuelva á la Inspección General de Vialidad á sus efectos.

WILLIMAN.
JUAN P. LAMOLLE.

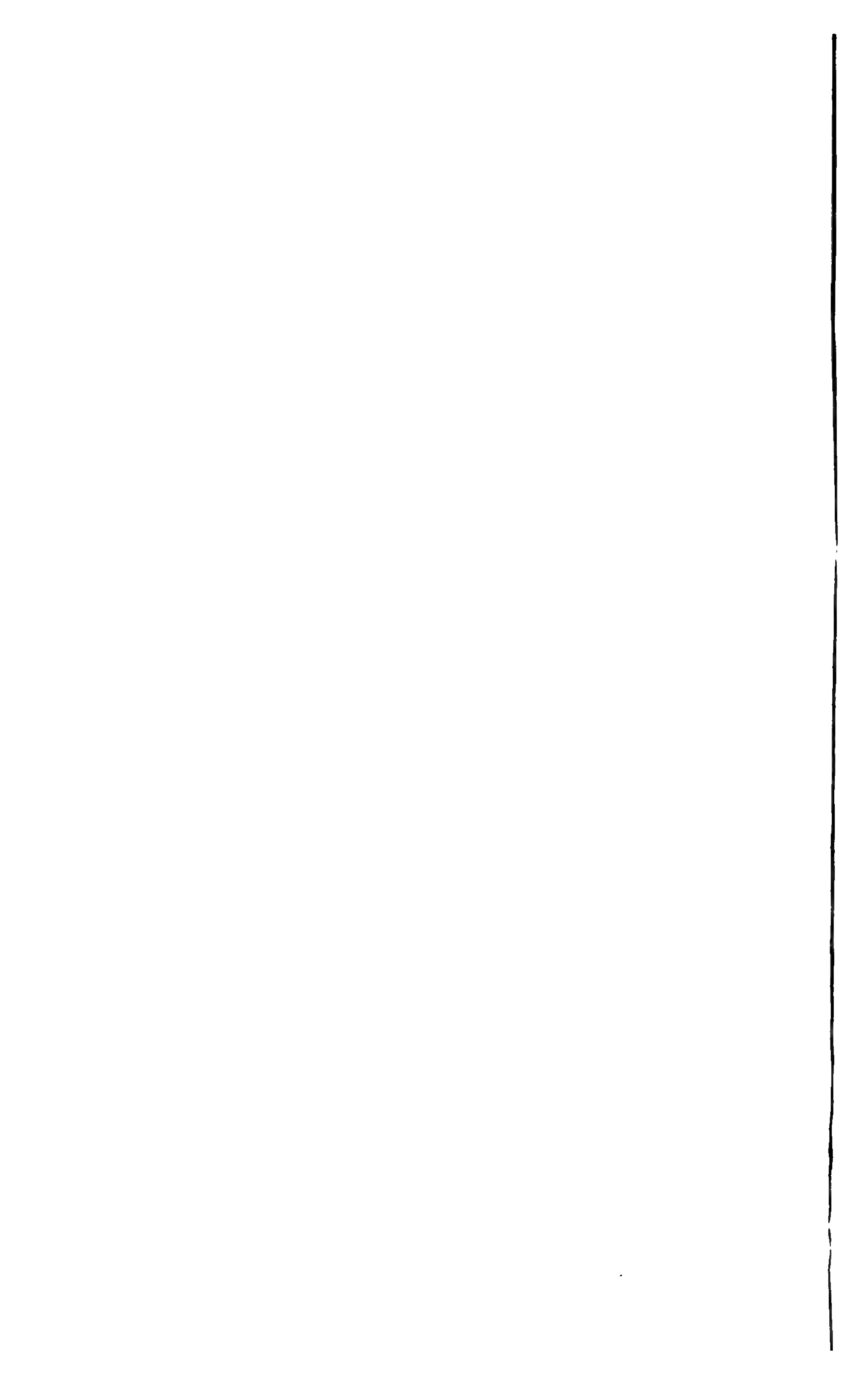


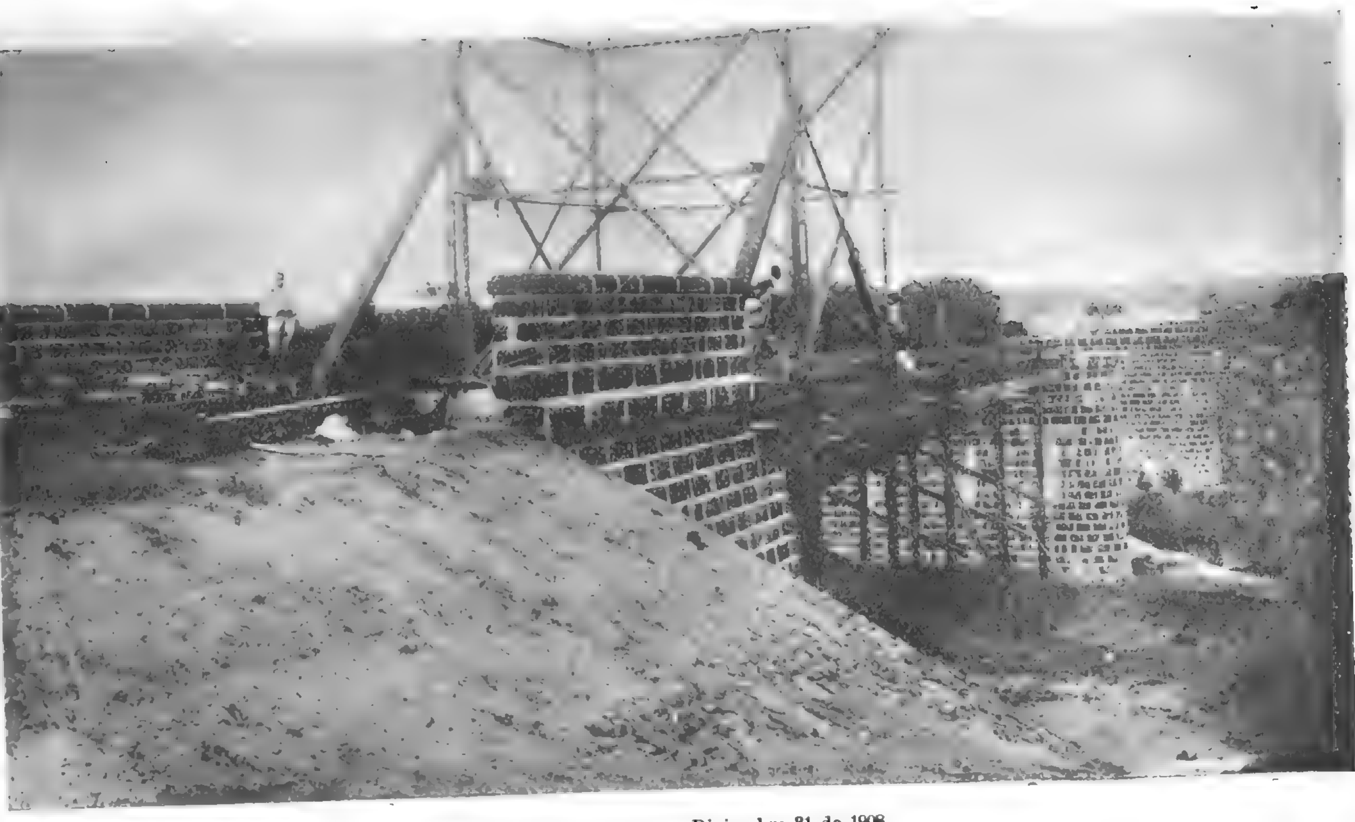
Puente del Bequeló — Diciembre 31 de 1908.



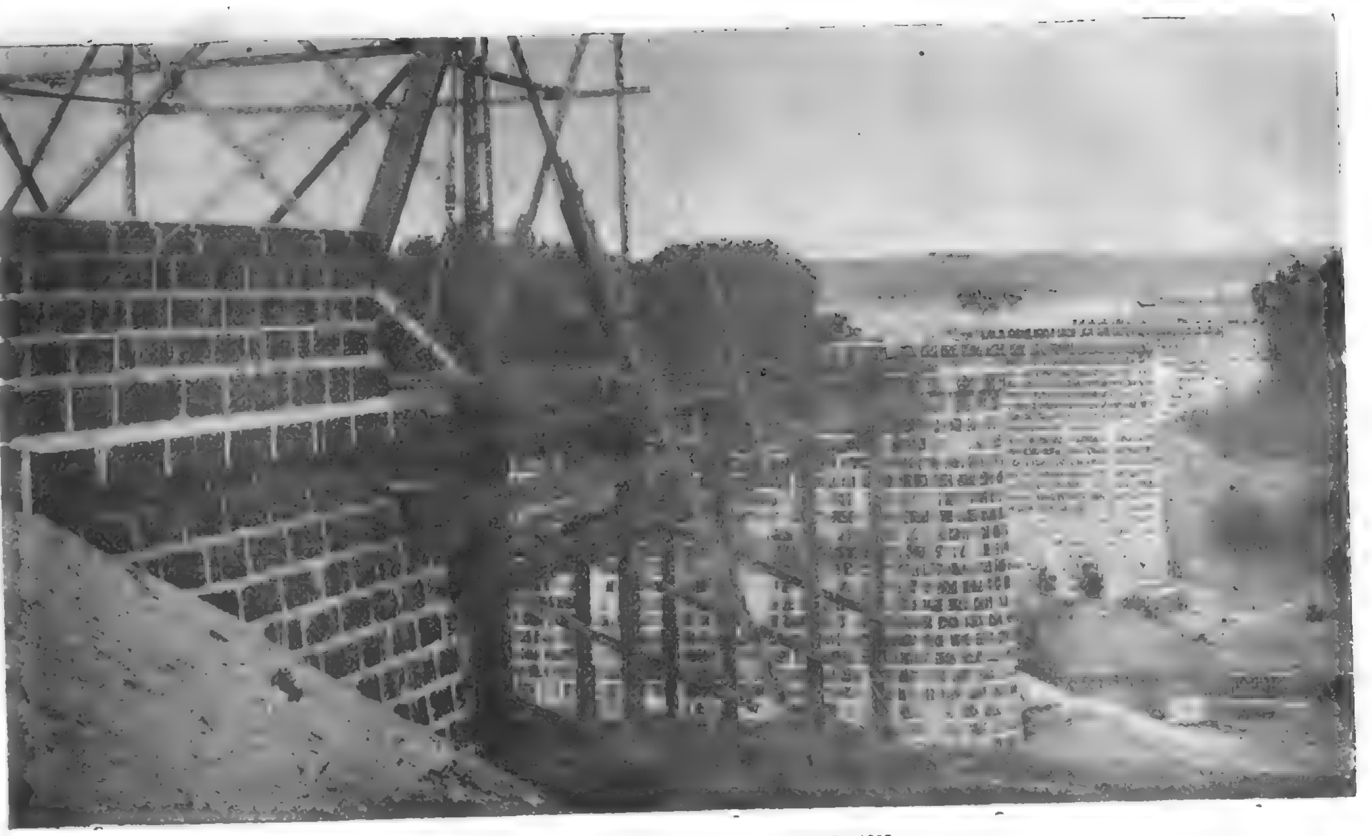


Puente del Bequeló — Diciembre 31 de 1908.





Puente del Bequeló — Diciembre 31 de 1908.



Puente del Bequeló — Diciembre 31 de 1908.

X

PUENTE DE BEQUELÓ

Se autoriza el préstamo de tierra para la construcción de un terraplén

---

Montevideo, Febrero 4 de 1908.

Señor Director del puente de Bequeló. Ingeniero don Juan F Delfino.

Teniendo necesidad de dar comienzo al terraplén de acceso al puente, en su margen derecha, y como las tierras de los campos contiguos al camino son de inferior calidad, una vez quitada la capa vegetal, lo que obligaría á extender mucho el desmonte perjudicando al propietario de esos campos, solicitamos que se sirva permitirnos que se extraigan tierras en el mismo camino y á ambos lados del terraplén. Para no perjudicar la estabilidad de esas obras se dejará una banquina á cada lado y en sentido paralelo al eje del camino, y se cortaría el desmonte con el talud necesario.

Saluda atentamente al señor Director.

Leopoldo J. Tosi.

Inspección Técnica Regional número 8.

Señor Inspector General:

La solicitud presentada por el señor Tosi, empresario de las obras del puente de Bequeló, pidiendo se le permita extraer tierras en el mismo camino y á ambos lados del terraplén de acceso de la margen derecha del arroyo, está en desacuerdo con el artículo 47 del pliego de condiciones que dice: "Habiendo insuficiencia de tierras procedentes de desmontes para "ejecutar los terraplenes, *el empresario deberá tomarlas de los "terrenos linderos á la zona expropiada para la carretera*". Por otra parte, el terraplén de acceso de la margen derecha, hasta el kilómetro 1.393, es decir, en un largo de doscientos setenta y nueve metros (279), lleva sus taludes pedraplenados, en previsión de las corrientes laterales que se produzcan en las crecientes, razón suficiente para suponer que si se forma un nuevo talud, dadas las condiciones del terreno natural, deberá también ser pedraplenado, para evitar los posibles socavamientos con sus consecuencias.

Basado en estas razones, el infrascrito, como Director de las obras, no se considera habilitado para resolver la solicitud del señor empresario, por lo que la elevo á la consideración del Ingeniero Jefe.

Mercedes, Febrero 6 de 1908.

Juan F. Delfino.

Inspección General de Vialidad.

Montevideo, Febrero 12 de 1908.

En virtud del informe que precede, dése vista al señor empresario.

Eduardo García de Zúñiga.

Señor Inspector General de Vialidad:

El que suscribe, considera que practicándose el préstamo aguas abajo del terraplén y á una distancia mínima de tres metros del pie del talud y no excediendo la profundidad de la excavación de un metro, no habrá por qué temer los perjuicios á que se refiere el señor director de las obras. Por estas razones me permito insistir en que se me permita extraer las tierras del camino, aguas abajo del terraplén de la margen derecha, con las restricciones que dejo apuntadas.

Saluda al señor Inspector atentamente.

Leopoldo Tosi.

Inspección General de Vialidad.

Montevideo, Febrero 15 de 1908.

Vuelva al señor Ingeniero Delfino.

Eduardo García de Zúñiga.

Inspección Técnica Regional número 8.

Señor Inspector General:

Siempre que los préstamos para terraplenes se saquen del lado de aguas abajo de las obras, dejando una banquina de tres metros, á contar del pie del talud del terraplén, y que la excavación á hacerse no tenga más de un metro de profundidad y taludes de dos y medio de base por uno de altura, creo que no aparejarán mayor perjuicio á las obras.

El exceso de talud en las excavaciones es necesario para que puedan subir y descender con facilidad los ganados que continuamente transitan por el camino.

Juan F. Delfino.

Inspección General de Vialidad.

Montevideo, Febrero 26 de 1908.

De acuerdo; elévese al Ministerio para la aprobación definitiva, si cree que corresponde.

Eduardo García de Zúñiga.

Ministerio de Obras Públicas.

Montevideo, Marzo 12 de 1908.

Vista la solicitud presentada por el arquitecto señor Leopoldo J. Tossi, empresario de las obras del puente sobre el arroyo Bequeló, pidiendo se le permita extraer tierra del mismo camino y á ambos lados del terraplén de acceso de la margen derecha del arroyo, y atento á lo informado por la Inspección General de Vialidad.

SE RESUELVE:

Autorizar el préstamo de tierra destinada al terraplén de acceso al puente de Bequeló, solicitado por el arquitecto señor Tossi.

Dicho préstamo deberá practicarse aguas abajo de las obras, dejando una banquina de tres metros á contar del pie del talud del terraplén; la excavación á hacerse con tal motivo no tendrá más de un metro de profundidad y los taludes serán de dos metros y medio de base por uno de altura.

Vuelva á la Inspección General de Vialidad.

WILLIMAN.
JUAN P. LAMOLLE.

Montaje de los tramos metálicos del puente

Inspección General de Vialidad.

Montevideo Setiembre 16 de 1908.

Excmo. señor Ministro de Obras Públicas, Ingeniero don Juan P. Lamolle.

Tengo el honor de elevar á V. E. para su aprobación, el pliego de condiciones, planos y demás documentos que han de servir de base para el llamado á licitación de las obras relativas al montaje de los tramos metálicos y construcción del tablero del puente sobre el arroyo Bequeló.

Saluda respetuosamente á V. E.

Eduardo García de Zúñiga.

Ministerio de Obras Públicas.

Montevideo, Setiembre 24 de 1908.

Vistos: Apruébase el pliego de condiciones, planos y demás documentos formulados por la Inspección General de Vialidad para el llamado á licitación pública de las obras relativas al montaje de los tramos metálicos y construcción del tablero del puente sobre el arroyo Bequeló.

Pase al Departamento Nacional de Ingenieros, para que efectúe el llamado á licitación correspondiente.

Comuníquese y publíquese.

WILLIMAN.
JUAN P. LAMOLLE.

Montevideo, Octubre 23 de 1908.

Excmo. señor:

La propuesta más conveniente de las tres presentadas, es sin duda ninguna, la de los señores Descalzi y Rotta.

Los precios de esta propuesta son aceptables y muy moderados si se les compara con los que se contrataron para el montaje de los puentes de San José y Porongos.

Es cuanto tiene que informar esta Inspección General.

Eduardo García de Zúñiga.

Ministerio de Obras Públicas.

Montevideo, Octubre 27 de 1908.

Visto el resultado de la licitación pública efectuada para el montaje de los tramos metálicos y construcción del tablero del puente sobre el arroyo Bequeló;

Considerando: que de las propuestas presentadas, la más ventajosa es la de los señores Descalzi y Rotta, y atento á lo manifestado por la Inspección General de Vialidad en el precedente informe,

SE RESUELVE:

Aceptar la propuesta presentada por los señores Descalzi y Rotta, para el montaje de los tramos metálicos y construcción del tablero del referido puente.

Autorízase al Departamento Nacional de Ingenieros para que proceda á la devolución de las garantías depositadas por los demás proponentes.

Vuelva á la Inspección General de Vialidad para que perfeccione con el adjudicatario el contrato respectivo.

Comuníquese y publíquese.

WILLIMAN.
JUAN P. LAMOLLE.

CONTRATO

Entre el Inspector General de Vialidad, autorizado por la resolución del Ministerio de Obras Públicas, de fecha 27 de Octubre corriente y los señores Descalzi y Rotta, se ha concertado el siguiente contrato *ad referéndum:*

Los señores Descalzi y Rotta, se comprometen á efectuar de acuerdo con los planos y el pliego de condiciones respectivo que firmados por ambas partes se agregan á este contrato, el montaje de los tramos metálicos, ejecución del piso, sobrepiso y guardarruedas, alquitranado y pintura del puente sobre el arroyo Bequeló, en el Departamento de Soriano, por los siguientes precios:

Montaje completo de cada tramo...............	$	830 50
Pintura en toda la estructura metálica........	"	950 00
Constucción del piso, sobrepiso y guardarruedas por m^3 de madera puesta en obra..........	"	68 00
Alquitrán mineral y pintura en toda la extensión del tablero..............................	"	220 00

Este contrato empezará á regir desde la fecha en que se apruebe por el Poder Ejecutivo.

En prueba de conformidad, firman ambas partes dos de un mismo tenor, en Montevideo, á los treinta días del mes de Octubre de mil novecientos ocho.

Eduardo García de Zúñiga.— Descalzi y Rotta.

Ministerio de Obras Públicas.

Montevideo, Noviembre 5 de 1908.

Visto el contrato *ad referéndum* que para el montaje de los tramos metálicos y construcción del tablero del puente sobre el arroyo Bequeló, ha concertado la Inspección General de Vialidad con los señores Descalzi y Rotta, cuya propuesta fué aceptada por resolución de fecha 27 de Octubre próximo pa-

sado, en virtud de ser la más ventajosa de las presentadas á la licitación pública respectiva,

SE RESUELVE:

Aprobar en todas sus partes el referido contrato. Notifíquese por Secretaría á los adjudicatarios, teniéndose su conformidad, unida á la firma conjunta con el Inspector General de Vialidad del proyecto y sus piezas integrantes, como requisito suficiente para causar obligación con arreglo á derecho.

Vuelva á la Inspección General de Vialidad á sus efectos; comuníquese y publíquese.

WILLIMAN.
JUAN P. LAMOLLE.

Aplicación de multa por falta de cumplimiento al contrato

Excmo. señor Ministro de Obras Públicas, Ingeniero don Juan P. Lamolle.

El que suscribe, contratista de la obra del puente de Bequeló, ante el señor Ministro, con el debido respeto se presenta y expone:

Que ha terminado completamente esa obra y ha cumplido en todas sus partes el pliego de condiciones establecido, pero no ha podido terminar en el plazo fijado, habiéndose excedido en 43 días.

Las causas de la demora en entregar la obra son varias y complejas:

1.° La falta de personal en la época en que se contrató, lo que hizo que no se pudiera dar la actividad debida á los trabajos, y varias huelgas habidas.

2.° Varios aumentos de obra habidos precisamente, en los trabajos que llevan más tiempo para ejecutarse (y los que necesariamente tenían que hacerse al final).

En efecto, los terraplenes contratados cubicaban 15.707 metros y los ejecutados fueron 17.148 metros. Este aumento se debe por haberse hecho los taludes de 1 x 1 ½ en vez de 1 x 1.

El revestimiento de los taludes con empedrados de cuñas, fué aumentado desde 720 m^2 hasta 1567 m^2 96, diferencia de trabajo notable y que hizo perder muchísimo tiempo.

El cubo de material de agregación empleado para la construcción del macadam, se aumentó, según órdenes impartidas por el Ingeniero Director de la obra, desde 132 m^3 indicado en el pliego de condiciones, hasta la cantidad de 250 m^3 lo que se debe á que se empleó un cilindro aplanador de piedra, el que como no comprimía bien dejaba huecos mayores entre las piedras, haciendo necesario mayor cantidad de recebo.

El pedregullo que teníamos pronto bien picado y bien zarandeado en la cantidad de 1000 m. cúbicos, fué nuevamente zarandeado porque el Ingeniero director de las obras lo consideró así conveniente, lo que aparte de significar una mayor erogación para la Empresa, produjo otra pérdida de tiempo, que pedimos á V. E. también se nos tenga en cuenta.

El nuevo zarandeado del pedregullo fué motivado porque esa clase de piedra expuesta al aire y al sol se descompone, lo que da lugar al contratista á que se encuentre en el caso siguiente: si prepara el pedregullo de antemano, tiene que zarandearlo de nuevo cuando lo emplee lo que perjudica por el costo del zarandeo y por la pérdida del material que se descompone (un 10 por ciento) y si no prepara el material de antemano se expone á que cuando lo necesite se encuentre sin él, demorando muchísimo la obra.

Por lo que dejamos expuesto puede verse que esta Empresa se vió obligada á hacer mayores erogaciones que las previstas al hacer su presupuesto, en el aumento del material de agregación y en el doble zarandeo del pedregullo, por lo que creemos debe buscarse una justa compensación ya que no se pide una indemnización.

El aumento de terraplenes y de revestimiento ocasionó una gran pérdida de tiempo y repetimos, se trata de un trabajo que se hace al final, de manera que no es extraño de que nos hayamos excedido algo en el plazo.

Por las razones expuestas, pedimos á V. E. que se nos exonere de la multa, que según el informe del señor Inspector de Vialidad nos corresponde abonar.

Además, señor Ministro, rogámosle tenga en cuenta que, no habiéndose aún colocado los tramos metálicos del puente, no

hemos perjudicado al Estado en la pequeña demora en la entrega de la obra.

También nos permitimos hacer notar que esta Empresa ha cumplido fielmente el pliego de condiciones y á todas las indicaciones que nos hizo el señor Ingeniero director, á pesar de haber luchado con grandes dificultades en conseguir materiales de buena calidad y habiendo ejecutado terraplenes eligiendo las tierras, desechando capas que el señor director encontraba malas.

Esta Empresa está ejecutando otras obras en las que también cumple fielmente con sus respectivos contratos, y con la debida actividad, como puede atestiguarlo la Inspección de Vialidad.

Esperamos que el señor Ministro se sirva resolver de conformidad por ser justicia.

Montevideo, Octubre 14 de 1908.

Leopoldo J. Tosi.

Inspección Técnica Regional número 8.

Señor Inspector General:

Estudiando las razones que expone el señor contratista del puente del Bequeló, para justificar la demora de 43 días que tuvo en la entrega de las obras, resulta:

1.° Que la falta de personal en el tiempo que contrató la obra, las huelgas que tuvo durante la ejecución y los aumentos en el cubo de los terraplenes y superficie de revestimiento, ya los conocía él, antes de pedir los seis meses de prórroga que le fueron otorgados por el Ministerio de Obras Públicas en la resolución de 6 de Agosto próximo pasado.

2.° Que si bien es cierto que el volumen de material de recebo empleado es algo mayor que el marcado en el pliego de condiciones, no es cierto que esto haya originado demoras á la Empresa, desde que se le aceptó un material que estaba apenas á unos trescientos metros del pie de obra y que se empleó tal cual se extrajo.

3.° En cuanto al zarandeo del pedregullo, creo que el mismo

señor contratista ya declara en su escrito, que fué dispuesto porque el material no estaba en condiciones en el momento del empleo, desde que el mismo manifiesta que con esa operación tuvo una merma que estima en un 10 por ciento.

El pedregullo que se empleó ha sido hecho, partiendo piedras de la misma cantera é iguales á las que se emplearon en las mamposterías y revestimientos, y si fuera cierto lo que dice el señor empresario que " esa clase de piedra expuesta al aire y al sol se descompone " es de presumir el estado en que ya estarían esas obras.

4.° Es también cierto que en la elección de tierras para los terraplenes se han desechado algunas que se proponía emplear el contratista, pero eso fué sólo debido á que no reunían las condiciones que establece el respectivo pliego, como el mismo contratista lo reconoció á su tiempo.

Mercedes, Noviembre 13 de 1908.

Juan F. Delfino.

Inspección General de Vialidad.

Montevideo, Noviembre 18 de 1908.

Excmo. señor Ministro de Obras Públicas.

Por el informe del señor Ingeniero Delfino, verá V. E. que, de todos los argumentos de los empresarios, sólo uno queda en pie: el de no haberse originado ningún perjuicio á la Administración con la demora.

El argumento es insuficiente y se basa además, en una afirmación que no es completamente exacta. No necesito insistir sobre esto último, porque el Superior Gobierno en el decreto de 12 de Marzo del corriente año, ha hecho notar ya que no es cierto que la demora no haya perjudicado absolutamente al Estado. El segundo considerando de ese decreto dice, en efecto, así: " Que el hecho de no haberse terminado las obras dentro " del plazo estipulado por el contrato perjudica al Estado, " desde que está obligado á abonar por un tiempo mayor los

" emolumentos extraordinarios del Ingeniero Director de la " obra y los sueldos del sobrestante ". Sólo haré notar que el total de los emolumentos extraordinarios del Ingeniero Director ($ 90.00 mensuales) y de los sueldos del sobrestante ($ 60.00 mensuales, es de ($ 1.115) durante los 223 días de la demora y excede, por consiguiente, al importe de las multas incurridas por los contratistas.

Pero, aunque pudiera admitirse que los perjuicios referidos son insignificantes no bastaría esto para justificar la exoneración de multas.

Acordar tal exoneración sería sentar un mal precedente. Al tratarse del primer pedido de prórroga, así lo dejó consignado, en otro de sus considerandos el decreto de 12 de Marzo.

Además, las multas del contrato no deben encararse como penalidades en sentido estricto, penalidades que sería absurdo aplicar cuando no hubiera el hecho que las motiva causado perjuicios á nadie. Las multas tienen otro fin que es el de moderar los precios del contrato, — altos en proporción de la rapidez de ejecución exigida, — cuando los contratistas no han procedido con la actividad prevista y han, por consiguiente, evitado los gastos que esta actividad mayor les habría ocasionado. No es, en efecto, lo mismo disponer de un plazo cómodo que permita reducir las instalaciones, negarse á las exigencias de los operarios sin preocuparse de sus amenazas de huelga, aprovechar las mejores épocas del año para cada trabajo, etc., que verse obligado á aceptar todas las sujeciones que trae consigo la brevedad del plazo para la terminación de las obras.

El fin que se propuso la administración al fijar multas á los contratistas morosos, lo hubiera obtenido igualmente fijando un premio por cada día de adelanto sobre el plazo contratado. Ahora bien, ¿qué diríamos á un contratista que, sin haberse adelantado un solo día al plazo, pretendiera la adjudicación de aquellos premios, so pretexto de que el Estado no habría ganado con ver concluídas las obras antes del término estipulado?

Mi opinión, Excmo. señor, es que debe aplicarse sin disminución ninguna, la multa de $ 860.00, mencionada en mi último informe.

Eduardo García de Zúñiga.

Ministerio de Obras Públicas.

Montevideo, Diciembre 17 de 1908.

Vista esta gestión iniciada por el contratista del puente de Bequeló don Leopoldo J. Tosi, solicitando se le exonere del pago de la multa en que ha incurrido por no haber terminado las obras respectivas dentro del plazo estipulado en el contrato;

Considerando: que la Inspección General de Vialidad manifiesta que no son atendibles ninguna de las razones invocadas por el interesado para justificar la demora sufrida y para exonerarlo, por lo tanto, del pago de dicha multa, que debe hacerse efectiva á fin de no sentar un mal precedente;

Considerando: sin embargo, que el suplemento de obras realizadas por el contratista fuera de las previstas en el pliego de condiciones, justifican una reducción en el importe de la multa;

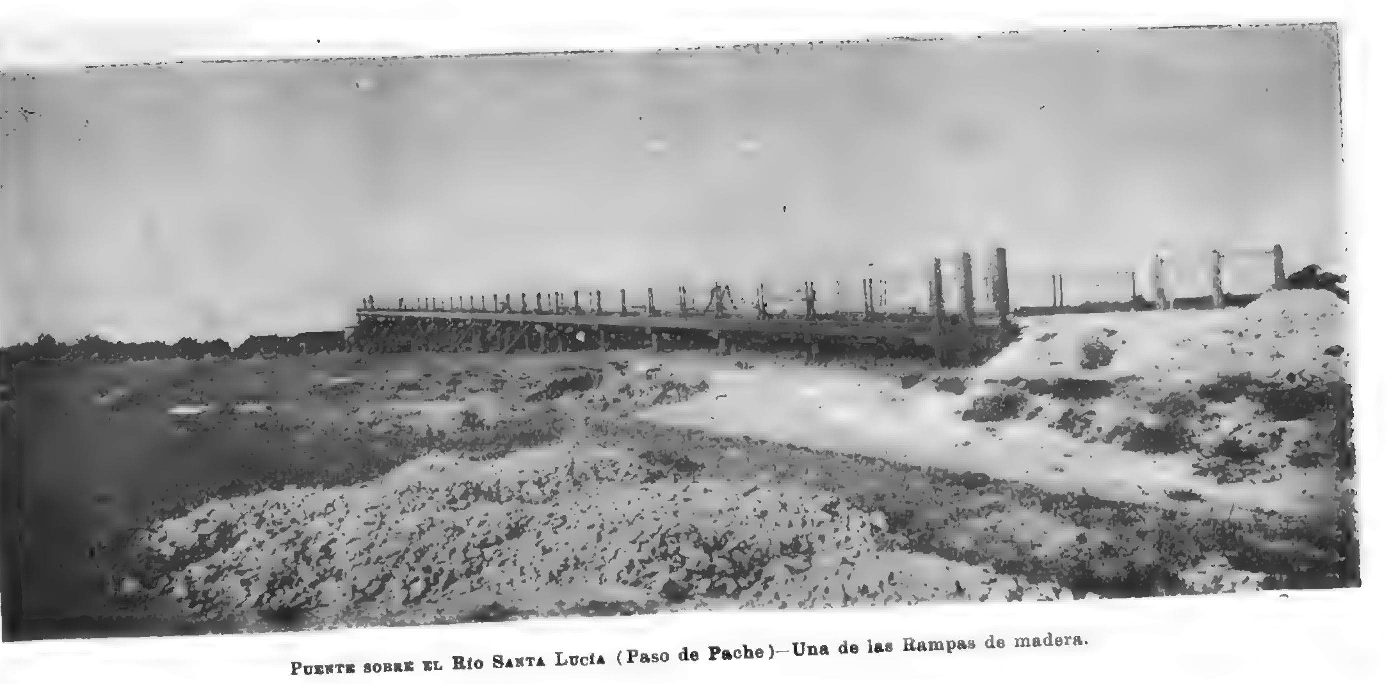
El Poder Ejecutivo

RESUELVE:

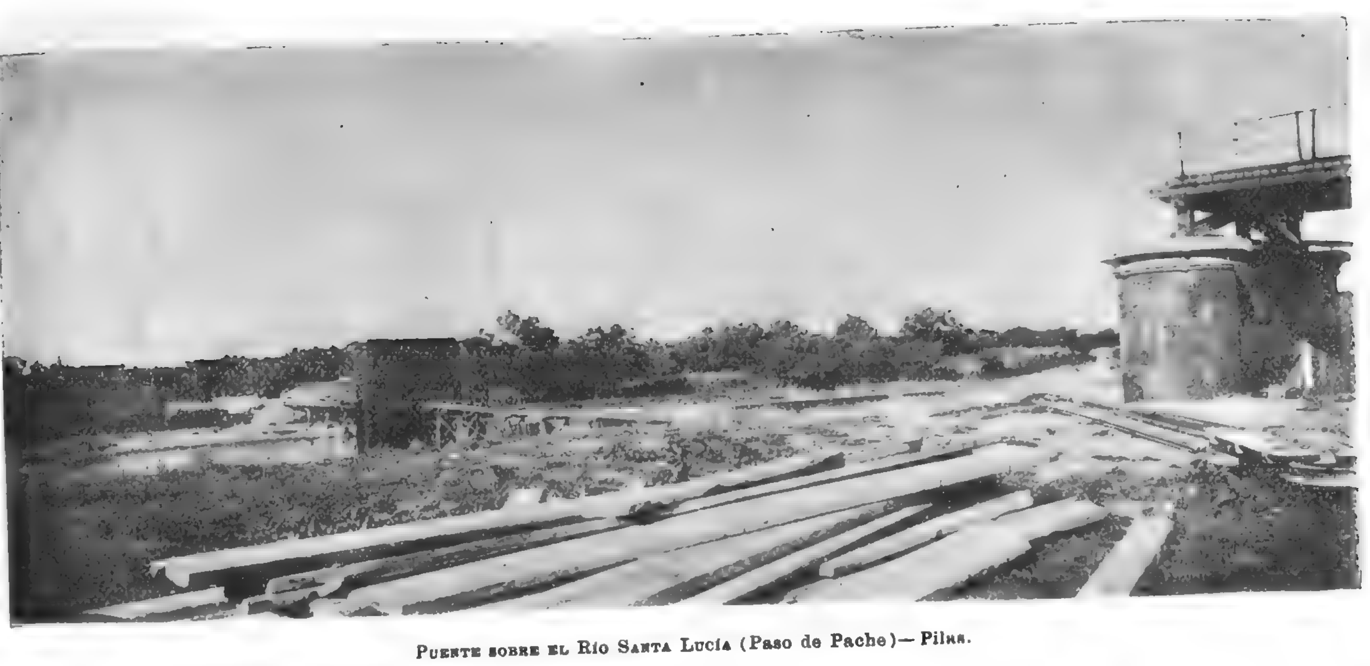
Imponer al señor Leopoldo J. Tosi una multa de $ 430 por su falta de cumplimiento al contrato de construcción del puente de Bequeló en la condición relativa al plazo de terminación del mismo.

Vuelva á la Inspección General de Vialidad para que haga efectiva la referida multa, de cuyo hecho dará cuenta al Ministerio; comuníquese y publíquese.

WILLIMAN.
JUAN P. LAMOLLE.



Puente sobre el Río Santa Lucía (Paso de Pache)—Una de las Rampas de madera.



Puente sobre el Río Santa Lucía (Paso de Pache)— Pilas.

XI

PUENTE DEL PASO DE PACHE

Contrato aprobado

Ministerio de Fomento.

Montevideo, Octubre 20 de 1906.

No habiéndose presentado, en los tres llamados consecutivos que se hicieron, propuestas en número suficiente para causar remate, conforme á la ley de la materia, y atento el Gobierno á la necesidad de proveer lo conducente á la construcción de un puente sobre el río Santa Lucía á inmediaciones del Paso de Pache, resuelve autorizar á la Inspección General de Vialidad para que tomando en cuenta tanto las propuestas presentadas en licitación pública, cuanto las que juzgue requerir en licitación privada, formule un contrato *ad referéndum*, aceptando aquella que ofrezca mayores ventajas para los intereses públicos.

Vuelva á la Inspección á sus efectos.

BATLLE Y ORDÓÑEZ.
ALFONSO PACHECO.

CONTRATO. — Entre el Inspector General de Vialidad, autorizado por decreto de 20 de Octubre del corriente año, por una parte, y el señor Alejandro Sosa Días, por otra, se ha convenido concertar el siguiente contrato *ad referéndum*.

El señor Alejandro Sosa Días se compromete á ejecutar en el plazo de tres años, desde el día de la ratificación de este

contrato, la construcción de las pilas y carreteras de acceso al puente sobre el río Santa Lucía, á inmediaciones del Paso de Pache, de acuerdo con los planos, pliego de condiciones y metraje adjuntos, que firman ambas partes, por los precios siguientes:

Pilas, ciento trece mil veinte pesos ($ 113.020).

Rampas de madera, sesenta y tres mil ochocientos cincuenta y dos pesos ($ 63.852).

Carreteras de acceso, veinte y siete mil treinta y un pesos ($ 27.031).

El Estado anticipará al contratista las tres cuartas partes del valor de los materiales puestos al pie de la obra. Cuando se trate de materiales importados, dicho anticipo se hará á presentación de factura, acompañada de conocimiento de embarque y póliza de seguro, que se endosará al Gobierno.

Para los demás materiales, el anticipo se hará contra certificados mensuales.

Además se establece que cuando la retención proveniente de los descuentos hechos en los pagos, llegue á la suma de cuatro mil pesos ($ 4.000), la parte de la garantía de ejecución total que aun quede en poder del Estado, será devuelta al empresario.

Al efectuarse cada una de las tres recepciones definitivas, se limitará, si es necesario, la devolución de las retenciones hechas en los pagos correspondientes á las obras recibidas, á lo bastante para que quede siempre en garantía la suma de cuatro mil pesos ($ 4.000), cuando las retenciones correspondientes á uno de los otros dos grupos de obras no alcance á cuatro mil pesos.

Este contrato empezará á regir desde la fecha en que lo apruebe el Poder Ejecutivo.

Montevideo, Noviembre 14 de 1906.

Eduardo García de Zúñiga. — *A. Sosa Días.*

Inspección General de Vialidad.

Se entiende que el pliego de condiciones á que se refiere el contrato precedente incluye las modificaciones introducidas por los decretos de 20 de Agosto y 27 de Setiembre del corriente año.

Montevideo, Noviembre 14 de 1906.

Eduardo García de Zúñiga. — *A. Sosa Días.*

Ministerio de Fomento.

Montevideo, Noviembre 17 de 1906.

Apruébase el contrato *ad referéndum,* concertado por la Inspección General de Vialidad con el señor Alejandro Sosa Días, para la construcción de un puente sobre el río Santa Lucía á inmediaciones del Paso de Pache. — Notifíquese al contratista, y su conformidad unida á la firma del pliego de condiciones y demás piezas constitutivas del proyecto perfeccionarán el respectivo contrato de arrendamiento de obras y servicios á los efectos de derecho. — Fecho, vuelva á la Inspección General de Vialidad á los fines consiguientes, la que enviará testimonio de este contrato al Ministerio.

BATLLE Y ORDÓÑEZ.
ALFONSO PACHECO.

Contratación de la superstructura metálica

Inspección General de Vialidad.

Montevideo, Agosto 6 de 1908.

Excmo. señor Ministro de Obras Públicas, Ingeniero don Juan P. Lamolle.

Con arreglo al pliego de condiciones para la provisión de la superstructura metálica del puente sobre el río San Salvador, aconsejado por el Departamento Nacional de Ingenieros y á las modificaciones introducidas por ese Ministerio, esta Oficina ha formulado el adjunto pliego relativo á la provisión de los tramos metálicos destinados al puente sobre el río Santa Lucía, en el Paso de Pache, que eleva á V. E. á fin de que, si lo tiene á bien, quiera disponer se proceda al respectivo llamado á licitación por el plazo que V. E. estime conveniente.

Sólo se establece una modificación de importancia respecto del afirmado, el cual si bien se prevé de macadam, para el caso en que la Administración resuelva dentro de unos años prolongar el puente, haciéndolo enteramente insumergible, se proyecta por ahora de madera, por exigirlo así las rampas de acceso construídas.

Saluda respetuosamente á V. E.

Eduardo García de Zúñiga.

Ministerio de Obras Públicas.

Montevideo, Agosto 20 de 1908.

Vistos: Apruébase el pliego de condiciones formulado por la Inspección General de Vialidad para la provisión de la superstructura metálica del puente en construcción sobre el río Santa Lucía, en el Paso de Pache.

Pase al Departamento Nacional de Ingenieros para que proceda á efectuar el llamado á licitación correspondiente.

WILLIMAN.
JUAN P. LAMOLLE.

En la ciudad de Montevideo, á los veintidós días de Diciembre de mil novecientos ocho, siendo las dos p. m., se procedió ante mí, Secretario General del Departamento Nacional de Ingenieros, á la apertura de las propuestas presentadas para la provisión de la superstructura metálica del puente en construcción sobre el río Santa Lucía, en el Paso de Pache, para la cual esta Oficina llamó á licitación pública.

Abiertas las propuestas, resultaron ser las siguientes:

Número 1. — La " The Patent Shaft & Axletree Comp. Ld. por la suma de £ 7.982 con tablero para piso de madera y por la suma de £ 7.562 sin madera.

Número 2. — La " Societé Anonyme des Ateliers de Construction», de Joseph Pâris por la suma de 138.500 francos

Número 3. — D. A. Roux, por la casa Bériot fréres, por la suma de 160.620 francos.

Número 4. — H. J. Duboursq, por la casa Smulders, por la suma de 19.483 pesos oro uruguayo.

Número 5. — Don Ernesto Quincke, por la " Actien-Gesellschaft für Eisenindustrie und Brückenbau vormals Johann Garpar Harkort en Duisburg ", por la suma de $ 18.979.37.

Número 6—Señores Ramsay Bellamy y C.ª en representación de A. J. Main & Arrols Roofing Bridge C.ª, de Glasgow (Escocia), por la suma de $ 22.100.75 oro uruguayo.

Número 7. — Metzen, Vincenti y C.ª, por la casa Brückenbau Flender A. G., (Alemania), por la suma de 31.650 pesos oro.

Número 8 -- Groscurth, Walder y C.ª por Enrique Perrier, en representación de la Sociedad " Fábricas Unidas de Angsburg y Nürnberg ", por la suma de $ 18.090 oro.

Número 9. — Franklin, Herrera y C.ª, por la Societé Anonyme de Travaux " Dyle et Bacalan ", (Bélgica), por la suma de $ 24.733.28.

Número 10. — Franklin, Herrera y C.ª, por la casa V. Bertaux y C.ª, por la suma de $ 25.662 oro uruguayo.

Número 11. — La "Cooper Construction Comp.", por la suma de $ 21.952.67.

Número 12. — H. B. Tabor, por la casa United States-Steel Products Export Comp. (Nueva York), por la suma de $ 21.671 oro americano.

Número 13. — Benausse, Battier y C.ª, por la Société des Ponts et Travaux en Fer. (Francia), por la suma de 21.448 pesos oro.

Número 14 — El Dortmunder Brückenbau C. H. Jucho, por la suma de $ 35.000.50.

No habiendo más propuestas que abrir, se labra la presente acta, que previa lectura, firman los proponentes asistentes al acto.

Por Franklin, Herrera y C.ª, *J. Castiglioni* (hijo). — Por Metzen, Vincenti y C.ª, *Carlos Haro.* — *Hugh B. Tabor*, representante United States-Steel Products Export C.º — Por Benausse, Battier y C.ª, *Battier.* — Por E. Perrier, *Groscurth; Walder y C.ª.* — *Oscar Rey.* — *Ernesto Quincke.* — Por Ramsay Bellamy, *A. Goldie.*

Inspección General de Vialidad.

Montevideo, Enero 7 de 1909.

Excmo. señor:

He estudiado las catorce propuestas presentadas para la provisión del acero de la superstructura del puente proyectado en el Paso de Pache, así como tres propuestas presentadas por error en el acto de la licitación para los puentes de Solís Chico y Mendoza. En el cuadro que adjunto se resumen los principales datos de todas estas propuestas.

Excluyendo las de precio más elevado, entre las cuales hay que contar también la número 4, por las razones aducidas

ya en mi informe sobre la licitación de los puentes de Solís Chico y Mendoza, al ocuparme de la propuesta presentada por la misma fábrica, me parece que puedo limitarme á comparar las siguientes cuatro propuestas:

Número 5. — Por $ 18.979.57.
Número 8. — Por $ 18.090.00.
Número 12. — Por $ 20.934.19.
Número 13. — Por $ 21.448.00.

He aquí las principales ventajas é inconvenientes de estas cuatro propuestas:

1.° La número 5 no está de acuerdo con el pliego de condiciones, porque éste ha fijado el tipo de viga Pratt y la propuesta número 5 prevé un sistema de triangulación diferente del que constituye la viga Pratt. El peso del puente es sensiblemente más bajo que en las propuestas 8 y 12, (la 13 no lo indica).

2.° La número 8 tampoco está estrictamente de acuerdo con el pliego de condiciones, pues el tipo de triangulación elegido para las vigas principales no es el de Pratt, sino el de Warren con sub-verticales. Este es el único inconveniente de la propuesta número 8, y por mi parte, no le doy la mayor importancia. Ya he tenido antes de ahora, la oportunidad de manifestar que, á mi juicio, no hay interés alguno en obligar á los proponentes á que adopten el tipo de triangulación A ó B.

La propuesta que analizo, tiene las siguientes ventajas esenciales: es la más barata de todas, procede de una de las más afamadas casas constructoras del mundo, trae la indicación del peso, es decir, permite que nos demos cuenta exacta de la cantidad de material que adquirimos y de su costo unitario, presenta los cálculos de resistencia de la manera más perfecta y completa que puede pedirse.

3.° La propuesta número 12 es la más ventajosa en precio después de la que precede, procede como ésta, de una fábrica de renombre mundial, está estrictamente de acuerdo con el pliego de condiciones (salvo la omisión del cálculo de la flecha, detalle insignificante que sólo interesa conocer después de construído el puente, al efectuar las pruebas definitivas de resistencia, y que, por consiguiente, se puede exigir más adelante).

4.° La propuesta número 13 está de acuerdo estricto con el pliego de condiciones, pero es la más cara de las cuatro. No indica el peso total del material ofrecido.

En conclusión, aconsejo la aceptación de la propuesta número 8 de las Fábricas Unidas de Augsburg y Nürnberg.

Eduardo García de Zúñiga.

Ministerio de Obras Públicas.

Montevideo, Enero 21 de 1909.

Vistas las propuestas presentadas á la licitación pública efectuada para la provisión del material de acero destinado á la superstructura del puente del Paso de Pache;

Considerando: que examinadas por la Inspección General de Vialidad las catorce propuestas, resulta la más ventajosa la número 8 de las Fábricas Unidas de Augsburg y Nürnberg, que ofrece proveer dicha superstructura por la suma de $ 18.090;

Considerando: que la casa constructora ha aceptado, según resulta de la comunicación adjunta, la sustitución de la viga sistema Warren por la de Pratt, á indicación del Ministerio de Obras Públicas, sin modificar sus precios.

El Poder Ejecutivo

RESUELVE:

Aceptar la propuesta de las Fábricas Unidas de Augsburg y Nürnberg para la provisión del material de acero destinado á la construcción del puente de Pache por la suma de 18.090 pesos.

Vuelva á la Inspección General de Vialidad á los efectos consiguientes, comuníquese y publíquese.

WILLIMAN.
Juan P. Lamolle.

CONTRATO

Entre el señor Ingeniero-Jefe de la Inspección General de Vialidad, en representación del Gobierno uruguayo y autorizado por decreto de 21 de Enero corriente, por una parte, y el señor Enrique Perrier y C.ª, en representación de las Fábricas Unidas de Augsburg y Nürnberg, por otra, se ha convenido concertar el siguiente

Contrato ad referéndum

1.º Las fábricas representadas por el señor Perrier y C.ª, se obligan á suministrar la estructura metálica para el puente sobre el río Santa Lucía en el Paso de Pache, de estricto acuerdo con el pliego de condiciones y planos que sirvieron de base para el llamado á licitación respectivo y con los planos y demás datos de la propuesta, modificando, sin embargo, estos últimos en el sentido de sustituir la triangulación Warren de las vigas principales por una triangulación Pratt, como lo exige el pliego de condiciones, y entendiéndose que esta sustitución no disminuirá el peso total de la estructura ni empeorará las condiciones de trabajo del metal.

2.º El precio total del material entregado C. I. F. á bordo en el puerto de Montevideo, será de diez y ocho mil noventa pesos ($ 18.090) oro uruguayo, incluyéndose en ese precio el certificado de inspección de acuerdo con el pliego de condiciones

3.º Los plazos para la entrega y los pagos se contarán desde el día en que la aprobación de este contrato sea notificada al señor Perrier y C.ª y se le haga entrega de la tercera parte del importe contratado, de acuerdo con el artículo 13 del pliego de condiciones.

En prueba de conformidad, firmamos todas las piezas mencionadas en el artículo 1.º y dos ejemplares de un mismo tenor del presente contrato, uno para cada parte, en Montevideo, á veintinueve de Enero de mil novecientos nueve.

Eduardo García de Zúñiga. — Pp. *Enrique Perrier y C.ª; Groscurth, Walder y C.ª.*

Ministerio de Obras Públicas.

Montevideo, Febrero 4 de 1909.

Visto el contrato *ad referéndum* concertado entre la Inspección General de Vialidad y los señores Groscurth, Walder y C.ª, representantes de los señores Enrique Perrier y C.ª, quienes á su vez lo son de las Fábricas Unidas de Augsburg y Nürnberg, para la provisión de los tramos metálicos del puente que se construye sobre el río Santa Lucía, en el Paso de Pache, cuya propuesta por la suma de $ 18.090 fué aceptada por resolución de fecha 21 de Enero próximo pasado, en virtud de ser la más ventajosa de las presentadas al respectivo llamado á licitación pública,

SE RESUELVE:

Aprobar en todas sus partes el referido contrato *ad referéndum*.

De acuerdo con lo que dispone el artículo 3.° de dicho contrato y el artículo 13 del pliego de condiciones respectivo, líbrese orden de pago por la suma de $ 6.030 á que asciende la tercera parte del valor de los tramos metálicos contratados.

Dicha suma se imputará á los recursos creados por la Ley de Vialidad y Obras Públicas de fecha 13 de Octubre de 1905.

Notifíquese por Secretaría á los adjudicatarios, teniéndose su conformidad unida á la firma conjunta con el Inspector General de Vialidad, del proyecto y sus piezas integrantes, como requisito suficiente para causar obligación con arreglo á derecho.

Vuelva á la Inspección General de Vialidad á sus efectos, comuníquese y publíquese.

WILLIMAN.
JUAN P. LAMOLLE.



PUENTE DEL SAN SALVADOR — Diciembre 31 de 1908.



Puente del San Salvador — Diciembre 31 de 1908.

XII

PUENTE SAN SALVADOR

Contratación de las obras

Inspección General de Vialidad.

Montevideo, Enero 10 de 1908.

En cumplimiento del decreto de fecha 28 de Diciembre último, he formalizado con fecha de hoy el contrato *ad referéndum* para la construcción del puente sobre el San Salvador.

Tengo el honor de elevar á la aprobación de V. E. el mencionado contrato, con todas las piezas del proyecto.

Eduardo García de Zúñiga.

Ministerio de Obras Públicas.

Montevideo, Enero 16 de 1908.

Visto el contrato *ad referéndum* que para la construcción de las pilas, estribos y carreteras de acceso del puente sobre el río San Salvador, en las proximidades de la Villa de Dolores, ha concertado la Inspección General de Vialidad con el señor Enrique Broggi, cuya propuesta para la construcción de dichas obras, por la suma de treinta y ocho mil quinientos ochenta y cinco pesos con noventa y un centésimos ($ 38.585

91 centésimos), fué aceptada por resolución de fecha 26 de Diciembre del año próximo pasado, en virtud de ser la más ventajosa de las presentadas en la respectiva licitación pública.

SE RESUELVE:

Aprobar en todas sus partes el referido contrato *ad referéndum.*

Notifíquese por Secretaría al adjudicatario, teniéndose su conformidad unida á la firma conjunta con el Ministro, del proyecto y sus piezas integrantes, como requisito suficiente para causar obligación con arreglo á derecho. Fecho, vuelva á la Inspección General de Vialidad á sus efectos.

WILLIMAN.
JUAN P. LAMOLLE.

CONTRATO

Entre el Jefe de la Inspección General de Vialidad debidamente autorizado por decreto de 26 de Diciembre de 1907, por una parte, y el señor Enrique Broggi, por otra, se ha convenido celebrar el siguiente contrato *ad-referéndum:* El señor Broggi se compromete á ejecutar, de acuerdo con los planos, memoria y pliego de condiciones, agregados á este contrato y firmados por los contratantes, las pilas, estribos y carreteras de acceso al puente proyectado sobre el río San Salvador, en las proximidades de la Villa de Dolores, por los precios unitarios siguientes:

		ORO SELLADO
Mampostería ordinaria. — Fundaciones hasta la profundidad indicada en los planos y comprendiéndose excavaciones y agotamiento, el m³..	$	17 00
Núcleo de las pilas y macizos de los muros de estribo, el m³..............................	"	14 00
Fábrica de sillarejos. — Estando comprendido el rejuntado y desbaste, el m³................	"	24 00

Fábrica de sillería. — Estando comprendido la labra, el retundido y rejuntado, el m^3..........	$	64 00
Macadam de 0 m. 20 de espesor medio, el m^2..	"	1 35
Movimiento de tierra. — Terraplén comprendiéndose el refino, el m^3........................	"	0 65
Desmonte, comprendiéndose el refino, el m^3....	"	0 38
Revestimiento de taludes y paseos, con empedrado de cuñas, el m^2...........................	"	1 65
Veredas — Losas de piedra puesta en obra, el m^2	"	3 20
Cordones de piedra puestos en obra, el m.....	"	2 80
Postes de piedra labrada, cada una............	"	10 00
Caño de 0 m. 50 de luz. Hormigón para los muros y fundaciones, comprendiéndose las excavaciones, el m^3..............................	"	16 00
Hormigón árido para el asiento de los caños, comprendiéndose las excavaciones, el m^3........	"	15 50
Caños puestos en obra, el m^1	"	9 00
Revoques, el m^2..........................	"	2 30

Montevideo, Enero 10 de 1908.

Eduardo García de Zúñiga. — *Enrique Broggi.*

— - —

No se hace lugar al aumento de precio solicitado por el contratista

Mercedes, Setiembre 4 de 1908.

Señor Director del puente del San Salvador, Ingeniero don Juan F. Delfino.

Solicito de usted quiera tener presente la observación que le hice, cuando me entregó el duplicado de la situación número 4 y es que las mamposterías del estribo derecho, que está entre la zarpa y los sillarejos, me sean abonadas como fundación y no como mampostería de relleno.

Este pedido lo hago, porque para hacer ese trabajo tuve que hacer las excavaciones y todo lo mismo que en la fundación y todavía más, tuvimos que llevar el talud y emparejar las hiladas.

Yo creo, señor Director, que nunca puede usted suponer que el trabajo y costo de la mampostería de relleno, pueda equipararse al de la mampostería á que me refiero, por eso solicito tenga presente este mi pedido, lo que será de justicia.

Saludo al señor Director muy atentamente.

Enrique Broggi.

Inspección Técnica Regional número 8.

Señor Inspector General:

La mampostería á que alude el contratista de las obras del San Salvador, forma un cubo de cincuenta y un metros con quinientos diez y nueve decímetros cúbicos, que al hacer la situación de obra número 4, se le aplicó el precio de catorce pesos, considerándola como mampostería de relleno, por estar situada sobre la zarpa.

No obstante, considero justo el pedido que hace el señor contratista, desde que de hecho ese cubo de mampostería queda debajo de la rasante, y han tenido que hacerse los paramentos en talud exigiendo el emparejamiento de los paramentos para asegurar la exactitud de las dimensiones en la mampostería de revestimiento que debe descansar sobre ella.

Mercedes, Setiembre 30 de 1908.

Juan F. Delfino.

Inspección General de Vialidad.

Montevideo, Octubre 6 de 1908.

Esta Inspección no está de acuerdo con la opinión emitida por el señor Ingeniero Delfino y cree que debe denegarse el aumento de precio solicitado por el empresario del puente San Salvador.

En el contrato se considera como mampostería de fundación la mampostería situada debajo del nivel de la zarpa. El empresario pretende que se considere mampostería de fundación, toda la que se halle debajo del nivel de los sillarejos.

Si hubiera que definir ahora el sentido exacto de las palabras empleadas en el contrato, podría quizá discutirse sobre la propiedad de una ú otra denominación. Pero el contrato fija, en este caso, el valor de las palabras en la forma indiscutible que resulta del metraje firmado también por el contratista como parte integrante del contrato mismo.

Las cantidades que arroja dicho metraje para el cubo de las fundaciones son las que se obtienen considerando éstas debajo del nivel de las zarpas.

En el plano anexo de un estribo, verá V. E. las tres categorías de mampostería contempladas en el metraje: el macizo inferior, de una altura de 3 m. 45, es lo que se llama en el metraje, *Mampostería ordinaria, (fundaciones)*; el macizo intermedio, de 1 m. 30 de altura, forma parte de lo que el metraje designa con el nombre de mampostería ordinaria (muros de estribos y núcleo de las pilas); finalmente viene la parte superior de la estructura, que no está en discusión.

Con estas explicaciones V. E. podrá decidir lo que considere justo.

Eduardo García de Zúñiga.

Ministerio de Obras Públicas.

Montevideo, Octubre 15 de 1908.

Vista la solicitud del contratista del puente que se construye sobre el río San Salvador, don Enrique Broggi, pidiendo que la mampostería del estribo derecho de dicho puente, que está entre la zarpa y los sillarejos, le sea abonada como mampostería de fundación y no como de relleno, y atento á lo manifestado por la Inspección General de Vialidad en el precedente informe,

SE RESUELVE:

No hacer lugar al aumento de precio solicitado por el contratista señor Enrique Broggi, por el concepto expresado.

Comuníquese y publíquese.

WILLIMAN.
Juan P. Lamolle.

XIII

PUENTE DE SOLÍS CHICO

Contratación de las carreteras de acceso al puente



CARRETERA PANDO Á MOSQUITOS. — PUENTE SOBRE EL ARROYO SOLÍS CHICO.
5 tramos de 30 m. cada uno. (en construcción).

Inspección General de Vialidad.

Montevideo, Abril 20 de 1908.

Excmo. señor Ministro de Obras Públicas.

Tengo el honor de elevar á V. E. para su aprobación, el proyecto de las carreteras de acceso al puente en construcción sobre el arroyo Solís Chico.

He creído conveniente desprender estas obras de las proyectadas para las carreteras de Pando á Mosquitos, á fin de que ellas sean ejecutadas conjuntamente con las del puente, y evitar, con esta medida, que el atraso que pueda sufrir la realización de la carretera mencionada influya en la habilitación del puente.

Saluda respetuosamente á V. E.

Eduardo García de Zúñiga.



PUENTE SOLÍS CHICO. — ALCANTARILLA EN LA CARRETERA DE ACCESO.

Ministerio de Obras Públicas.

Montevideo, Abril 28 de 1908.

Informe el Consejo del Departamento Nacional de Ingenieros.

LAMOLLE.

Consejo del Departamento Nacional de Ingenieros.

Montevideo, Mayo 23 de 1908.

El Consejo en sesión de hoy ha resuelto manifestar al Ministerio, que habiendo aprobado con anterioridad el proyecto de

carretera de Pando á Mosquitos, nada tiene que observar á lo que propone ahora la Inspección General de Vialidad, por cuanto encuentra acertada la idea de construir, conjuntamente, el puente de Solís Chico con sus accesos á fin de que éste pueda prestar los servicios á que está destinado.

Elévese al Ministerio de Obras Públicas.

F. Michaelsson.
Presidente.

F. Illa.
Secretario.

Ministerio de Obras Públicas.

Montevideo, Junio 4 de 1908.

Visto el proyecto de las carreteras de acceso al puente en construcción sobre el arroyo Solís Chico, formulado por la Inspección General de Vialidad, y atento á lo manifestado por el Consejo del Departamento Nacional de Ingenieros en el precedente informe.

SE RESUELVE:

Aprobar el mencionado proyecto y á sus efectos vuelva á la Inspección General de Vialidad.

Publíquese.

WILLIMAN.
JUAN P. LAMOLLE.

Excmo. señor Ministro de Obras Públicas, Ingeniero don Juan P. Lamolle.

Los que suscriben, ante V. E. en la mejor forma, dicen:

Que de acuerdo con el convenio celebrado verbalmente con V. E., hacen una rebaja general en todos los precios de la propuesta que hemos presentado á la Inspección de Vialidad para la construcción de las carreteras de acceso al puente de Solís Chico. Los nuevos precios serán los siguientes, que importan una rebaja de 6 por ciento.

Macadam, de 0.20 de espesor medio, el m^2....	$	1.04
Movimiento de tierra. — Terraplén comprendiéndose el refino, m^3........................	"	0.52
Desmonte, m^2............................	"	0.30
Revestimientos de taludes con empedrado de cuñas, el m^2................................	"	1.58
Hormigón, el m^3..........................	"	16.45
Revoques, el m^2..........................	"	2.35
Postes de granito labrado, cada uno............	"	14.10

Al hacer estas rebajas, las hacemos en la inteligencia que se empleará para macadam la piedra que existe próximo al puente.



ALCANTARILLA DOBLE EN LA CARRETERA DE ACCESO AL PUENTE DE SOLÍS CHICO.

Además, solicitamos que al hacer las situaciones mensuales de obra, se nos abone el 75 por ciento de los materiales acopiados cada mes.

Es cuanto tenemos que decir.

Saludan al señor Ministro con su más alta consideración.

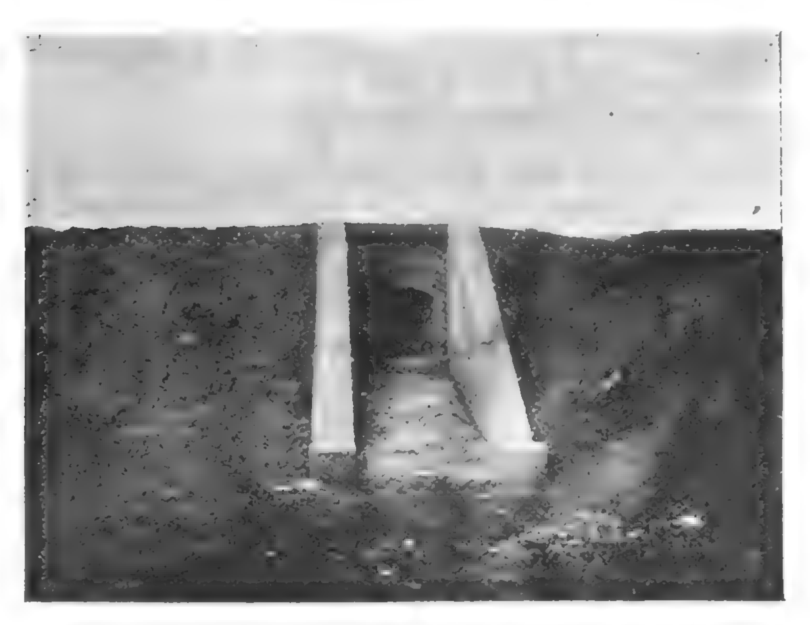
Por Tosi y Casterés, *Leopoldo J. Tosi.*

Montevideo, Setiembre 14 de 1908.

Ministerio de Obras Públicas.

Montevideo, Setiembre 17 de 1908.

Vista la propuesta presentada por los señores Tosi y Casterés para la construcción de las carreteras de acceso al puente de Solís Chico;



Alcantarilla en la carretera de acceso al Puente de Solís Chico.

Resultando: 1.° Que á la primera licitación dispuesta con fecha 13 de Junio del corriente año sólo se presentaron los referidos señores Tosi y Casterés, por cuyo motivo se declaró desierta la licitación y se dispuso un segundo llamado al que no concurrió ningún proponente. 2.° Que en este estado la Inspección General de Vialidad eleva al Ministerio la propuesta que le han sometido los citados Tosi y Casterés, y 3.° Que tomada en cuenta dicha propuesta, se consideró que los precios fijados por los proponentes eran excesivos y que éstos ofrecieron posteriormente rebajarlos en un 6 por ciento, cumpliendo lo cual acaban le presentar el escrito precedente;

Considerando: que en esas condiciones conviene la aceptación de la propuesta formulada,

El Poder Ejecutivo

RESUELVE:

Aceptar la propuesta presentada por los señores Tosi y Casterés para la construcción de las carreteras de acceso al puente de Solís Chico, con arreglo á los precios unitarios indicados en el escrito precedente.

Vuelva á la Inspección General de Vialidad para que, previa verificación de los precios referidos, formule con el adjudicatario el contrato *ad referéndum*.

Comuníquese, notifíquese y publíquese.

WILLIMAN.
JUAN P. LAMOLLE.

XIV

PUENTES SOLÍS GRANDE Y SAUCE

Se adopta el cemento armado sistema Hennebique para la construcción de los puentes Solís Grande y Sauce

Puente sobre el arroyo Solís Grande. — El puente debe ser construído sobre el arroyo Solís Grande en las proximidades



CARRETERA DE MOSQUITOS Á SOLÍS. — PUENTE SOBRE EL ARROYO SOLÍS GRANDE. 3 arcos (2 de 28 m. 90 y 1 de 57 m. 80) en construcción.

del pueblo de Solís. En el sitio de su ubicación el terreno se encuentra en condiciones favorables que permite llevar las fundaciones de las dos pilas y del estribo Oeste hasta la roca.

Descripción:

El puente consta de............................	57m 80
Dos pilas de 2m 20............................	4m 40
Dos semi-arcos de equilibrio, de 28m 90..........	57m 80
Dos estribos de 8m.............................	16m
Longitud total...............	136m.00

El ancho de la caja para la calzada es de 6m 20 y el de las veredas de 0m.90.

La flecha del arco central es de 5m 70 lo que corresponde á un rebajamiento de 1/10.

Para poder dar esta flecha al arco central, dejando una reserva prudencial entre la altura de la creciente máxima conocida, (cota de 36.88), y el intradós del arco en la llave, se ha establecido el perfil longitudinal del puente en forma bombeada



Carretera de Mosquitos á Solís. (Puente de cemento armado sobre el arroyo «Cueva del Tigre». 5 tramos de 9 m. 50 de luz c/u.

con pendiente de 3 por ciento. De esta manera el intradós del arco en la llave se encuentra á la cota de 39.50 ó sea 2 m 62 más alto que el nivel de la creciente máxima, conservando, sin embargo, para los terraplenes de acceso la cota de 38.50 que figura en el proyecto de la Administración.

Las pilas tienen 2 m 20 de ancho en el nivel de los arranques su luz, 55 m. es de 2 m 80 menor que la de nuestro arco, en de fundación, siendo su altura de 3m 90.

Los estribos tienen 5m 50 de alto sobre el hormigón grueso de fundación, 9m 30 de ancho y 8m de largo.

El estribo Oeste irá fundado sobre la roca y el del Este sobre arcilla compacta resistente.

Del tipo de la obra: El tipo de puente se justifica así:

Un arco central para salvar el lecho menor del curso de agua, sin apoyos intermediarios, y dos semi-arcos laterales que equilibran sobre las pilas el empuje del arco central.

Sin necesidad de recurrir á la construcción de diagramas de fuerzas, la simple inspección de los planos pone en evidencia que los semi-arcos laterales equilibran casi totalmente el empuje del arco central. Decimos casi totalmente, porque es indudable que el empuje del arco central será algo mayor que el de los semi-arcos laterales desde que, parte de la carga que éstos soportan, se trasmite directamente á los estribos, pero por otro lado tenemos, que estando los semi-arcos laterales unidos íntimamente á los estribos, resulta que éstos contribuyen también, en rigor, á oponerse al empuje del arco central.

Si á las consideraciones que preceden agregamos que las pilas por su gran masa y ancho en la base tiene un crecido momento de estabilidad, llegamos á la conclusión que sólo debe tenerse en cuenta, en lo que á las pilas se refieren, el peso total que deben soportar como carga vertical.

Ahora, el peso total que tendría que soportar cada pila no llega á 1.200 toneladas. La reacción del terreno tomando 1.200 toneladas sería para la pila Oeste:

$$\frac{1.200\,000 \text{ K.}}{291.000 \text{ cm}^2} = \text{K } 4.100 \text{ por cmt.}^2$$

coeficiente muy admisible tratándose de terreno de roca. Para la pila Este sería menor, pues el ancho de la fundación es de 3 m 50.

Acompañamos un grabado del viaducto de Deurne Merxene, construído en Bélgica, tipo de obra análogo al puente de Solís. Tres arcos de 44 m. de luz y dos semi-arcos de equilibrio de 22 m. de luz.

Arco central: La luz de este arco de 57m 80 no tiene nada de atrevido, pues si lo comparamos con el arco del puente Metira,

construído en Lieja, entre otros, resulta que si es verdad que su luz, 55 m. es de 2 m 80 menor que la de nuestro arco, en cambio el rebajamiento es para aquel puente de 1/15 mientras que para el puente de Solís es de 1/10 solamente. Por otra parte, las condiciones del terreno de fundación son mucho más favorables en nuestro caso de roca, mientras que para el puente citado como ejemplo, el subsuelo era de arena y tuvo que ser consolidado.

En cuanto al cálculo de los hierros se ha aplicado el mismo criterio que seguimos para calcular el puente en arco sobre el Canelón Chico, cuyos cálculos detallados acompañamos al presentar el proyecto de aquella obra y que no creemos necesario repetir. Insistiremos, sin embargo, en que la hipótesis de asimilar, en cuanto á los momentos flexantes, los arcos de cemento armado á los arcos metálicos nos dá un exceso de hierro, pues el hormigón contribuye por una buena parte á resistir á esos momentos. Además, en el caso del proyecto, la unión íntima que se obtiene entre los arcos y vigas del tablero por medio de los montajes y diagonales, hace á todos los elementos de la obra solidaria y contribuyen conjuntamente á la resistencia á todos los esfuerzos.

Puente sobre el arroyo del Sauce. — Consta de un arco de 38 m. de cuerda y 3m 455 de flecha.

Rebajamiento: 1/11. Ancho de la caja para la calzada 6m 20 con veredas de 0m 70. Los estribos tienen al nivel del hormigón de fundación 9m 30 de ancho por 6 m. de largo y 4m.15 de alto. Largo total del puente, 50 metros.

Fundaciones: Los dos estribos irán fundados sobre la roca de manera que la obra se encuentra en excelentes condiciones de resistencia.

No consideramos necesario entrar en mayores explicaciones para justificar las disposiciones adoptadas en los proyectos, que resultan claramente de los planos que se acompañan.

Montevideo, Enero 9 de 1908.

Monteverde y Fabini.

Señor Inspector General de Vialidad, Ingeniero don Eduardo García de Zúñiga.

Tomando en cuenta las manifestaciones verbales que usted nos ha hecho sobre nuestra propuesta para construir de cemento armado sistema Hennebique los puentes de Solís Grande y Sauce, de que si bien prefiere el sistema de construcción de nuestro proyecto al tablero de hierro de la licitación, encuentra que nuestra propuesta daría lugar á una erogación algo mayor, hemos resuelto, en el deseo de realizar esas obras, hacer una rebaja de 6 por ciento sobre el precio de $ 65.500.00 de nuestra propuesta, considerando que estas condiciones no pueden menos de ser aceptadas.

Sobre las numerosas ventajas que ofrece el cemento armado aplicado á los puentes, puestas tan en evidencia en más de mil puentes ya construídos por el sistema Hennebique, sólo haremos mención de las siguientes con relación á los puentes de nuestro proyecto:

1. Mucho mayor duración que empleando el hierro.
2. No requiere en absoluto gastos de conservación.
3. Dan mayor altura en el centro de cada puente sobre el nivel de las crecientes sin variar la cota de acceso.
4. Permite suprimir la pila central, en el puente de Solís, con la circunstancia favorable de que en las dos pilas restantes las fundaciones se llevarán hasta la roca.
5. Aumenta la rapidez de ejecución de las obras, á tal punto, que podemos darlos por terminados casi en el plazo que en el primitivo contrato se nos dá para construir las pilas y estribos solamente.

No dudamos que las ventajas de nuestra propuesta sean apreciadas en toda su importancia por el elevado criterio del señor Inspector, á quien saludamos atentamente.

Montevideo, Febrero 1.° de 1908.

Monteverde y Fabini.

Inspección General de Vialidad.

Montevideo, Febrero, 4 de 1908.

Excmo. señor Ministro de Obras Públicas, Ingeniero don Juan P. Lamolle.

Tengo el honor de elevar á V. E. la propuesta de los señores ingenieros Monteverde y Fabini, tendiente á modificar los proyectos preparados por esta Oficina para los puentes de Solís Grande y Sauce, en el sentido de convertirlos en puentes de cemento armado.

Mi opinión sobre el particular es completamente favorable del punto de vista técnico, á la sustitución propuesta.

Pero, el precio de la propuesta excedía considerablemente al del presupuesto anexo al proyecto primitivo.

En efecto, aquel presupuesto, comprendía la cantidad de $ 30.289, 79 para los tramos, piso y accesos del puente, partida que, agregada al importe ya contratado de la obra de mampostería ($ 35.214.56) daba un total para la obra de $ 65.504.35. El precio de la nueva propuesta es de $ 65.500, sin incluir los accesos que importan en la primera propuesta, — no modificada en esa parte, — $ 9.411.36.

En resumen:

Nuestro presupuesto	$	65.504 65
Presupuesto de la obra modificada..........	"	74.911 36

Es cierto que en la partida de $ 30.289,79 no se ha incluído imprevistos ni ganancia del contratista; y es cierto, también, que nuestros presupuestos resultan casi siempre (aún incluyendo imprevistos) inferiores al importe contratado, cuando las obras se hacen por contrato.

A pesar de todo me pareció que no podía aconsejar la aceptación de la nueva propuesta de los señores Monteverde y Fabini, á pesar de sus ventajas técnicas, y pedí á estos señores que introdujeran una rebaja, si les era posible, en el precio de la misma.

V. E. verá por la carta adjunta del 1º de Febrero del corriente, que los señores contratistas están dispuestos á rebajar un 6 por ciento lo que representa $ 3.930, es decir, algo menos del 20 por ciento de la partida correspondiente de $ 30.289.79.

En estas nuevas condiciones, y después de estudiar todos los demás detalles, cálculos de resistencia, condiciones de pago, etc. de la nueva propuesta, declaro que la considero muy ventajosa y aconsejo por consiguiente su aceptación.

Se entiende, aunque los señores Monteverde y Fabini no lo dicen, que los precios de las obras de acceso á los puentes no se alteran.

Las sumas correspondientes á los pagos parciales, sufrirán naturalmente todas ellas la rebaja del seis por ciento.

Saluda respetuosamente á V. E.

Eduardo García de Zúñiga.

Ministerio de Obras Públicas.

Montevideo, Febrero 20 de 1908.

Vista la propuesta formulada por los señores Monteverde y Fabini para la construcción en cemento armado de los puentes sobre los arroyos Solís Grande y Sauce y de conformidad á lo informado por la Inspección General de Vialidad,

SE RESUELVE:

Aprobar la referida propuesta de los señores Monteverde y Fabini por la suma de 65.500 $ sesenta y cinco mil quinientos pesos, sin incluir las obras de acceso á los puentes y mediante una rebaja de seis por ciento sobre dicha suma que hacen los proponentes.

Es entendido que los señores Monteverde y Fabini aceptan sin alteración los precios unitarios fijados para los accesos á los puentes nombrados y en tal sentido, la suma correspondiente á dichos accesos se agregará á la de $ 65.500 sesenta y cinco mil quinientos pesos del costo de los puentes.

Vuelva á la Inspección General de Vialidad para que notifique á los proponentes, quienes manifestarán en el acto de la notificación su conformidad á lo dispuesto y comuníquese.

WILLIMAN.
JUAN P. LAMOLLE.

XV

PUENTE DE MENDOZA

Contratación de las obras

Inspección General de Vialidad.

Montevideo, Agosto 24 de 1907.

Excmo. señor Ministro de Obras Públicas, Ingeniero don Juan P. Lamolle.

Elevo á la aprobación de V. E. el proyecto de puente en el Paso de la Cruz del arroyo de Mendoza.

Se han adaptado á la configuración del terreno el tipo de pilas y estribos estudiados ya en otros casos por esta Inspección.

Notará V. E. que en el estribo Sur y pila número 1 no se han hecho perforaciones; esto es debido á la circunstancia de haberse estimado en el terreno que bastaría un puente de 75 metros á lo sumo. Estudios posteriores efectuados en la Oficina, con conocimiento de la cuenca del arroyo, hicieron que subiera la longitud del puente proyectado á 100 metros; pero no se creyó necesario volver al terreno á practicar las perforaciones que faltaban porque la capa del terreno resistente que es casi horizontal, se ha supuesto que así sea también en la pila número 1 y estribo Sur, admitiendo la hipótesis más desfavorable.

Los proyectos de los otros puentes comprendidos en el mismo camino (de Pache á Florida), se elevarán á V. E. á medida que estén terminados.

Saludo á V. E. atentamente.

Eduardo García de Zúñiga.

Ministerio de Obras Públicas.

Montevideo, Agosto 29 de 1907.

Informe el Departamento Nacional de Ingenieros.

LAMOLLE.

Consejo del Departamento Nacional de Ingenieros.

Montevideo, Setiembre 5 de 1907.

El Consejo de este Departamento, habiendo estudiado el proyecto de puente sobre el Paso de la Cruz en el arroyo Mendoza, ha resuelto manifestar al Ministerio, que no tiene observación alguna que hacer á dicho proyecto y que á su juicio puede prestársele la aprobación del caso.

Elévese al Ministerio de Obras Públicas.

F. Michaelsson,
Presidente.

F. Illa,
Secretario.

Ministerio de Obras Públicas.

Montevideo, Setiembre 13 de 1907.

Vistos: Apruébase el proyecto formulado por la Inspección General de Vialidad para la construcción de un puente sobre el Paso de la Cruz del arroyo Mendoza.

Pase al Departamento Nacional de Ingenieros para que de acuerdo con el proyecto y pliego de condiciones respectivo, proceda á efectuar el correspondiente llamado á licitación por un término prudencial.

Notifíquese á la Inspección General de Vialidad.

WILLIMAN.
JUAN P. LAMOLLE.

Inspección General de Vialidad.

Montevideo, Febrero 15 de 1908.

Excmo. señor Ministro de Obras Públicas.

El puente proyectado sobre el paso de la Cruz en el arroyo Mendoza es una de las obras complementarias del que se construye en el Paso de Pache.

El proyecto respectivo fué aprobado por el Consejo del Departamento Nacional de Ingenieros con fecha 5 de Setiembre último y por V. E. con fecha 13 del mismo. Licitada por primera vez la obra no se presentó nadie á la licitación. La segunda licitación pública tampoco dió resultado, porque la única propuesta presentada entonces fué desechada, á indicación de esta Oficina, por el Ministerio de Industrias, Trabajo é Instrucción Pública (resolución de 29 de Noviembre de 1907).

Hace próximamente un mes, el señor Arquitecto don Leopoldo J. Tosi, me expuso verbalmente estar dispuesto á presentar una propuesta particular para la construcción de dicha obra. En vista de esta manifestación me pareció oportuno provocar una licitación privada entre dicho señor Tosi y el proponente de la última licitación pública señor Sosa Días, que también me hizo saber que estaba dispuesto á presentarse nuevamente, con una oferta más favorable que la que había sido rechazada por la Administración.

La licitación privada tuvo lugar hoy y el acta y propuestas adjuntas enterarán á V. E. de su resultado.

En resumen, el señor Sosa Días ha rebajado algo de los precios de su propuesta en la licitación pública, pero la oferta del señor Tosi resulta más ventajosa.

El presupuesto de esta Oficina era de $ 35.575.83; la propuesta del señor Sosa Días da un total de $ 43.117.51, la del señor Tosi arroja un total de $ 37.016.07.

La propuesta del señor Tosi me parece aceptable; la diferencia con nuestro presupuesto, es, en efecto de poca importancia.

Como hay urgencia en llevar á cabo esta obra, me permito aconsejar á V. E. la aceptación de la propuesta referida.

Agrego á esta nota, todos los antecedentes del proyecto y el expediente administrativo. Saludo respetuosamente á V. E.

Eduardo García de Zúñiga.

Puente sobre el Arroyo Mendoza. — Cuadro comparativo de propuestas

DESIGNACIÓN DE OBRAS	PRECIOS UNITARIOS			CANTIDAD	IMPORTES PARCIALES		
	OFICINA	S. DIAS	TOSI	METROS	OFICINA	S. DIAS	TOSI
Mampostería ordinaria: núcleo de las pilas y macizos interiores de los muros de estribo, el m³	$ 9.50	$ 16.00	$ 12.00	375.000	$ 3.562.50	$ 6.000.00	$ 4.500.00
Hormigón: fundación hasta la profundidad indicada en los planos comprendiéndose excavaciones y agotamientos, el m³	» 15.32	» 21.00	» 17.45	500.000	» 7.660.00	» 10.500.00	» 8.725.00
Fábrica de sillarejos: estando comprendido el desbaste y rejuntado, el m³	» 19.00	» 26.50	» 21.00	117.000	» 2.223.00	» 3.100.50	» 2.475.00
Fábrica de sillería: estando comprendidos labra, retundido y rejuntado, el m³	» 103.73	» 98.00	» 99.90	48 938	» 5.076.48	» 4.795.92	» 4.888.91
Macadam: de 0.20 de espesor medio, el m²	» 0 70	» 1.70	» 1.10	3.786.60	» 2.650.62	» 6.437.22	» 4.165.26
Terraplén: comprendido el refino, el m³	» 0.40	» 0.50	» 0.50	20.288.000	» 8.115.20	» 10.144.00	» 10.144.00
Desmonte: ídem ídem, el m³	» 0.25	» 0.40	» 0.32	947.000	» 236.75	» 378.80	» 303.04
Revestimiento de taludes: con empedrado de cuñas, el m²	» 1 20	» 1.70	» 1.68	900.65	» 1.080.78	» 1.531.10	» 1.513.09
Veredas: losas de piedra puestas en obra, el m²	» 4.00	» 1.90	» 3.55	14.08	» 56.32	» 26.75	» 49.98
Cordones: el m. l.	» 1.77	» 1.80	» 1.50	21.20	» 37.50	» 38.16	» 31.80
Postes de piedra labrada, c/u	» 22.09	» 14.00	» 14.50	4	» 88.36	» 56.00	» 58.00
Caño de 0.50: hormigón N.° 1, el m³	» 12.00	» 15.00	» 17.50	2.428	» 29.14	» 36.42	» 42.49
Ídem ídem N.° 2, el m³	» 7.00	» 8.00	» 12.00	1.948	» 13.64	» 15.58	» 23.38
Caños puestos en obra, el m. l.	» 4.00	» 3.00	» 6.00	19.02	» 76.08	» 57.06	» 114.12
Imprevistos					» 4.669.36		
TOTALES					$ 35.575.38	$ 43.117.51	$ 37.016.07

Eduardo García de Zúñiga.

Ministerio de Obras Públicas.

Montevideo, Marzo 12 de 1908.

Vistas las propuestas presentadas al llamado á licitación privada, efectuado por la Inspección General de Vialidad para la construcción del puente sobre el Paso de la Cruz en el arroyo Mendoza y resultando que la más ventajosa de dichas propuestas es la de los señores Leopoldo J. Tosi y Juan A. Casterés, que ofrecen efectuar la construcción de las obras respectivas por la suma de $ 37.016.07.

Y atento á lo informado por la Inspección General de Vialidad,

SE RESUELVE:

Aceptar la propuesta de los referidos señores Tosi y Casterés para la construcción, por la suma de $ 37.016.07 del puente sobre el Paso de la Cruz en el arroyo Mendoza, de acuerdo con el proyecto formulado por la Inspección General de Vialidad y aprobado por resolución de fecha 13 de Setiembre de 1907.

Vuelva á la Inspección General de Vialidad para que perfeccione con los adjudicatarios el contrato respectivo.

WILLIMAN.
JUAN P. LAMOLLE.

CONTRATO

Entre el Jefe de la Inspección General de Vialidad, debidamente autorizado por decreto de 12 de Marzo de 1908, por una parte, y los señores Leopoldo J. Tosi y Juan A. Casterés, por otra, se ha convenido en celebrar el siguiente contrato *ad referéndum:* Los señores Tosi y Casterés se comprometen á ejecutar, de acuerdo con los planos, memoria y pliego de condiciones agregados á este contrato y firmados por los contratantes, las pilas, estribos y carreteras de acceso al puente proyectado sobre el Paso de la Cruz en el arroyo Mendoza (Departamento de Florida); por los precios unitarios siguientes:

		Oro sellado
Mampostería ordinaria. — Núcleo de las pilas y macizos interiores de los muros de estribo, el m^3	$	12 00
Hormigón. — Fundaciones hasta la profundidad indicada en los planos, comprendiéndose excavaciones y agotamientos, el m^3	"	17 45
Fábrica de sillajeros. — Estando comprendidos el desbaste y el rejuntado, el m^3	"	21 00
Fábrica de sillería. — Estando comprendidos la labra, el retundido y rejuntado, el m^3	"	99 90
Macadam. — De 0.20 de espesor medio, el m^2....	"	1 10
Movimientos de tierra. — Terraplén, comprendiéndose refino, el m^3	"	0 55
Desmonte, comprendido el refino, el m^3	"	0 32
Revestimiento de taludes, con empedrado de cuñas, el m^2..	"	1 68
Veredas. — Losas de piedra, puestas en obra, el m^2	"	3 55
Cordones, puestos en obra, el m^l	"	1 50
Postes de piedra labrada, cada una	"	14 50
Caño de 0 m. 50 de luz:		
Hormigón número 1, el m^3	"	17 50
" " 2, " "	"	12 00
Caños puestos en obra, el m^l	"	6 00

Montevideo, Marzo 19 de 1908.

Eduardo García de Zúñiga. — Pp. Tosi y Casterés: *Leopoldo J. Tosi.*

Ministerio de Obras Públicas.

Montevideo, Marzo 26 de 1908.

Visto el contrato *ad referéndum* que para la construcción de las pilas, estribos y carreteras de acceso del puente sobre el Paso de la Cruz del arroyo Mendoza, ha concertado la Inspección General de Vialidad con los señores Leopoldo J. Tosi y Juan A. Casterés, cuya propuesta para la construcción de estas obras, por la suma de $ 37.016.07, fué aceptada por resolución de fecha 12 del corriente, en virtud de ser la más ventajosa de las presentadas en la respectiva licitación.

SE RESUELVE:

Aprobar en todas sus partes el referido contrato.

Notifíquese por Secretaría al adjudicatario, teniéndose su conformidad unida á la firma conjunta con el Ministro, del proyecto y sus piezas integrantes, como requisito suficiente para causar obligación con arreglo á derecho.

Vuelva á la Inspección General de Vialidad á sus efectos y comuníquese.

WILLIMAN.
JUAN P. LAMOLLE.

Sustitución del relleno de mampostería en las pilas y estribos del puente

---

Señor Inspector General de Vialidad, Ingeniero don Eduardo García de Zúñiga.

La Empresa que suscribe, constructora de las obras del puente sobre el arroyo de Mendoza y de los caminos de acceso al mismo, ante usted se presenta y expone:

Que solicita se le permita sustituir el relleno de mampostería de las pilas y estribos del expresado puente, por hormigón preparado con 400 kilos de portland por metro cúbico de arena y dos m^3 de pedregullo ó canto rodado, abonándosele dicho material á razón de $ 14.50 el metro cúbico de hormigón de relleno.

Con esta variante el Estado se beneficia, pues aparte de la homogeneidad más satisfactoria y segura que puede obtenerse en la obra, dicha sustitución se traduce en una economía en el presupuesto de la obra como pasamos á demostrarlo.

Si se empleara mampostería de relleno en lugar de hormigón como proponemos, el Estado tendría que abonar por ex-

ceso de transporte con respecto de la distancia indicada en el pliego de condiciones, la cantidad de $ 1.125, que resulta abonando tres pesos por 375 metros cúbicos (según metraje). Por otra parte, el aumento de precio del hormigón, respecto á la mampostería, significaría $ 937.50, que resultan por el aumento de $ 2.50 por metro en los 375 metros cúbicos.

De modo que resulta en resumen, una economía de $ 187.50 para el Estado, según nuestro cálculo.

Saludamos al señor Inspector muy atentamente.

Montevideo, Noviembre 3 de 1908.

Tosi y Casterés.

Comisión de Puentes y Carreteras número 3.

Guadalupe, Noviembre 16 de 1908.

Señor Inspector General:

Aunque la economía que resulta de la sustitución del relleno de mampostería por hormigón, que la Empresa propone en la precedente nota, no es de mayor importancia, creo que por tratarse de una mejora en la construcción de la obra — pues es indiscutible la mayor facilidad de buena ejecución y fácil control del hormigón con respecto á la mampostería, — es digna de tenerse en cuenta. — Es de advertirse que la fundación de los estribos y pilas fué proyectada y contratada para hacerse de hormigón, y si el relleno se estableció de mampostería, se debió seguramente á que éste es más económico en igualdad de las demás condiciones.

Para la ejecución de la mampostería en el puente de Mendoza, es necesario traer la piedra de una cantera que dista 22 kilómetros de la obra, debiendo el Estado, según contrato, abonar el exceso de transporte sobre 6 kilómetros.

Ahora bien: la Empresa propone la indicada sustitución que evita el pago de ese exceso, por cuanto existe dentro de los 6 kilómetros material apropiado para hacer hormigón (cantos rodados), y establece su precio ($ 14.50), partiendo de la mampostería que figura en el contrato. — Es indudablemente un poco elevado aquel precio, y creo se podrá acceder

al pedido de la Empresa, siempre que aceptara el de ($ 13.50) por m^3, que resulta de agregar al de la mampostería la diferencia de costo entre uno y otro, por aumento de mortero de portland, disminución de mano de obra, etc.

La economía que resultaría para el Estado, se puede calcular así:

Costo relleno mampostería. — 375 m^3, á $ 12.00	$	4.500 00
Exceso transporte, 375 m^3, á $ 2.70..........	"	1.012 50
	$	5.512 50
Costo relleno hormigón. — 375 m^3. á $ 13.50..	$	5.062 50
Diferencia	$	450 00

Resulta, pues, una economía de cuatrocientos cincuenta pesos.

Luis P. Ponce.

Inspección General de Vialidad.

Montevideo, Noviembre 19 de 1908.

Vista á los señores contratistas.

Eduardo García de Zúñiga.

Señor Inspector General de Vialidad.

Evacuando la vista que nos ha servido dar del informe del Ingeniero Ponce que antecede, manifestamos que estamos perfectamente conformes con los precios establecidos en él.

Saludamos al señor Inspector atentamente.

Por Tosi y Casterés: — *Leopoldo J. Tosi.*

Inspección General de Vialidad.

Montevideo, Diciembre 5 de 1908.

Elévese al Ministerio, manifestándole que esta Inspección aprueba la modificación en las condiciones fijadas por el señor Ingeniero Ponce y aceptadas por los contratistas.

Eduardo García de Zúñiga.

Ministerio de Obras Públicas.

Montevideo, Diciembre 17 de 1908.

Vista la solicitud de la Empresa constructora del puente sobre el arroyo Mendoza, proponiendo sustituir el relleno de mampostería por hormigón en las pilas y estribos del mencionado puente;

Considerando: que dicha sustitución importa una economía para el Estado sin perjuicio de la buena ejecución de las obras y atento á lo informado por la Inspección General de Vialidad,

SE RESUELVE:

Autorizar la sustitución del relleno de mampostería en las pilas y estribo del puente de Mendoza por el de hormigón preparado con 400 kilos de portland por metro cúbico de arena y dos metros cúbicos de pedregullo ó canto rodado, propuesto por la Empresa constructora de dicho puente, á la que se abonará dicho material á razón de $ 13.50 el metro cúbico de hormigón de relleno.

Vuelva á la Inspección General de Vialidad á sus efectos.

Comuníquese y publíquese.

WILLIMAN.
JUAN P. LAMOLLE.

XVI

PUENTES SANTA LUCÍA CHICO, CERRO Y JUNCAL

Contratación de las obras



PUENTE SOBRE LA CAÑADA JUNCAL, EN CONSTRUCCIÓN.

Inspección General de Vialidad.

Montevideo, Diciembre 27 de 1907.

Excmo. señor Ministro de Obras Públicas, Ingeniero don Juan P. Lamolle.

Tengo el honor de elevar á la aprobación de V. E., los proyectos de puentes sobre el Santa Lucía Chico (frente á la ciudad de Florida), y sobre las cañadas Juncal y Cerro, en

el trayecto á Paso de Pache. También devuelvo la carpeta caratulada " Estudios practicados para la elección del trazado de la carretera de Pache á Florida ", por relacionarse estrechamente con las obras de arte antes mencionadas.

Saludo respetuosamente á V. E.

Eduardo García de Zúñiga.

Ministerio de Obras Públicas.

Montevideo, Enero 8 de 1908.

Informe el Consejo del Departamento Nacional de Ingenieros.

LAMOLLE.

Consejo del Departamento Nacional de Ingenieros.

Montevideo, Enero 16 de 1908.

El Consejo, habiendo estudiado los proyectos de puentes sobre el Santa Lucía Chico y las cañadas del Juncal y Cerro, sólo tiene que hacer las siguientes observaciones:

1.º En el proyecto de puente sobre el Santa Lucía Chico opina que el acceso de la margen derecha debe limitarse en el punto de intersección con el eje de la calle Colón, la cual se prolongaría en todo su ancho hasta ese punto, donde se haría una plazoleta circular.

2.º El puente sobre la cañada del Cerro, considera el Consejo que debería proyectarse de cemento armado y construirse por Administración, con el fin de que el personal de Ingenieros de la Inspección General de Vialidad se avezara en ese sistema de construcción de puentes, al cual el Consejo atribuye grandes ventajas en nuestro país.

Elévese al Ministerio.

F. Michaelsson,
Presidente.

F. Illa,
Secretario.

Ministerio de Obras Públicas.

Montevideo, Febrero 6 de 1908.

Vistos: los proyectos de puentes sobre el Santa Lucía Chico (frente á la ciudad de Florida), y sobre las cañadas Juncal y Cerro, en el trayecto á Paso de Pache, formulados por la Inspección General de Vialidad, y atento á lo informado por el Consejo del Departamento Nacional de Ingenieros,



Puente sobre el Santa Lucía Chico, en construcción.

SE RESUELVE:

1.° Aprobar el mencionado proyecto de puente sobre el Santa Lucía Chico, con las modificaciones aconsejadas por el Departamento Nacional de Ingenieros.

2.° Aprobar los proyectos de puentes sobre las cañadas Juncal y Cerro, formuladas por la Inspección General de Vialidad.

Pase al Departamento Nacional de Ingenieros para que proceda al llamado á licitación correspondiente y notifíquese á la Inspección General de Vialidad.

WILLIMAN.
Juan P. Lamolle.

Inspección General de Vialidad.

Montevideo, Abril 8 de 1908.

Excmo. señor:

De acuerdo con el cuadro adjunto, la más favorable de las cuatro propuestas presentadas, es la del señor Francisco Mazzuchelli, cuyo importe total es inferior al presupuesto de esta Oficina.

Opino, en consecuencia, que debe aceptarse la propuesta del señor Mazzuchelli, cuyas condiciones personales de contratista han sido ya puestas á prueba por la Administración, en la construcción de las mamposterías del puente de Porongos, obra ya casi terminada con todo éxito.

V. E., se servirá, si aprueba este informe, autorizar á la Inspección para concertar con el señor Mazzuchelli el respectivo contrato *ad referéndum.*

Eduardo García de Zúñiga.

Ministerio de Obras Públicas.

Montevideo, Abril 23 de 1908.

Vistas, las propuestas presentadas al segundo llamado á licitación pública, efectuado por el Departamento Nacional de Ingenieros para la construcción de los puentes sobre el Santa Lucía Chico y sobre las cañadas Juncal y Cerro y,

Considerando: que la más ventajosa de dichas propuestas es la del señor Francisco Mazzuchelli que ofrece ejecutar las obras respectivas por la suma de $ 67.109.54;

Atento á lo informado por la Inspección General de Vialidad,

SE RESUELVE:

Aceptar la propuesta del referido señor Francisco Mazzuchelli por la expresada suma de $ 67.109,54 para la construcción de los puentes sobre el Santa Lucía Chico y sobre las

cañadas Juncal y Cerro, de acuerdo con el proyecto formulado por la Inspección General de Vialidad y aprobado por resolución de fecha 6 de Febrero próximo pasado.

Vuelva á la Inspección General de Vialidad para que formalice con el adjudicatario el contrato *ad referéndum* respectivo y comuníquese.

WILLIMAN.
JUAN P. LAMOLLE.

CONTRATO

Entre el jefe de la Sección de Puentes y Caminos en su carácter de Inspector General de Vialidad, autorizado por el decreto del Ministerio de Obras Públicas de fecha 23 de Abril corriente, por una parte, y el señor Francisco Mazzuchelli, por otra, se ha convenido celebrar el siguiente contrato *ad referéndum.*

El señor Mazzuchelli se compromete á ejecutar la construcción de las pilas, estribos y carreteras de acceso de los puentes proyectados sobre el río Santa Lucía Chico y cañadas del Juncal y Cerro (Camino de Paso de Pache á Florida), conforme á los planos y pliego de condiciones agregados á este contrato y firmados por ambas partes, todo por los precios unitarios siguientes:

Hormigón para fundaciones hasta la profundidad indicada en los planos, comprendiéndose las excavaciones y agotamiento, el m^3	$	14 60
Hormigón para los muros y fundaciones de los caños de hormigón, de 0 m. 50 y 0 m. 30 de luz, comprendiéndose las excavaciones, el m^3......	"	14 20
Hormigón para muros, el m^3..................	"	14 50
" " *bóveda,* el m^3..................	"	19 00
Hormigón árido para fundaciones de los caños, comprendiéndose las excavaciones, el m^3	"	9 80
Mampostería para núcleos de las pilas y macizos de los muros de estribos, el m^3	"	9 80
Fábrica de sillarejos, estando comprendidos el desbaste y rejuntado, el m^3	"	18 00
Fábrica de sillería, estando comprendidos el retundido y rejuntado, el m^3	"	78 00

Caños de 0 m. 50 de diámetro en obra, el ml....	$	4 00
Caños de 0 m. 30 de diámetro en obra, el ml....	"	3 20
Baranda de hierro, colocada, el ml.............	"	6 00
Veredas: losas de piedra, puestas en obra, el m^2	"	2 20
Cordones de piedra, puestos en obra, el ml.	"	1 10
Postes de piedra labrada, colocados, cada uno....	"	12.50
Macadam, de 6 m. ancho y 0 m. 20 espesor, el m^2	"	0 95
Movimiento de tierra, terraplén, comprendiéndose el refino, el m^3	"	0 45
Desmonte, comprendiéndose el refino, el m^3....	"	0 35
Revestimiento de taludes, con empedrado de cuñas, el m^2	"	1 35
Revoques, el m^2..............................	"	2 50

El señor Mazzuchelli, se compromete, además, á no utilizar como cantera, sino exclusivamente como apoyo del estribo derecho del puente sobre el Santa Lucía Chico, el bochón de granito conocido por " Piedra Alta ".

Este contrato empezará á regir desde la fecha en que se apruebe por el Poder Ejecutivo.

Montevideo, Mayo 5 de 1908.

Eduardo García de Zúñiga. — *Francisco Mazzuchelli.*

Contratación de la superestructura metálica

Inspección General de Vialidad.

Montevideo, Agosto 19 de 1908.

Excmo. señor Ministro de Obras Públicas, Ingeniero don Juan P. Lamolle.

Con arreglo al pliego de condiciones para la provisión de la superestructura metálica del puente sobre el río San Salvador, aconsejado por el Departamento de Ingenieros, y las modificaciones introducidas por ese Ministerio, esta Oficina ha formulado el adjunto pliego relativo á la provisión de

los tramos metálicos destinados á los puentes en construcción sobre el río Santa Lucía Chico y arroyo del Juncal, que elevo á V. E. á fin de que si lo tiene á bien, quiera ordenar se proceda al respectivo llamado á licitación por el plazo que V. E. estime conveniente.

Saludo respetuosamente á V. E.

Eduardo García de Zúñiga.

Ministerio de Obras Públicas.

Montevideo, Setiembre 3 de 1908.

Vistos: Apruébase el pliego de condiciones formulado por la Inspección General de Vialidad para la provisión de la superestructura metálica de los puentes en construcción sobre el río Santa Lucía Chico y sobre el arroyo del Juncal, en el Departamento de Florida.

Pase al Departamento Nacional de Ingenieros para que proceda á efectuar el correspondiente llamado á licitación pública.

Comuníquese.

WILLIMAN.
JUAN P. LAMOLLE.

Departamento Nacional de Ingenieros.

En la ciudad de Montevideo, á siete de Enero de mil novecientos nueve, siendo las dos pasado meridiano y ante el infrascrito Secretario General del Departamento Nacional de Ingenieros, se procedió á la apertura de las propuestas presentadas para la superestructura metálica de los puentes sobre el río Santa Lucía y arroyo del Juncal en el Departamento de Florida para lo cual esta Oficina llamó á licitación pública por superior resolución, resultando haberse presentado las siguientes:

Número 1. — Dortmunder Brueckenbau C. H. Jucho, representado por el señor Lauro A. Olivera, por la cantidad de cuarenta y cuatro mil ciento siete pesos, por el puente sobre el

Santa Lucía y tres mil ochocientos cincuenta y uno por el puente sobre el arroyo Juncal.

Número 2. — Bériot Fréres, representado por don Alberto Roux, por la cantidad neta de doscientos treinta y cuatro mil trescientos ochenta y cinco francos.

Número 3. — Joseph Westwood & Cie. Ld., representado por don Juan P. Bredius, por la cantidad de tres mil cuatrocientos cincuenta y nueve pesos, el puente sobre el Juncal, y treinta y cinco mil cinco, el puente sobre el Santa Lucía.

Número 4. — Societé Anonyme des Ateliers de Construction (París), por la suma de ciento ochenta y nueve mil francos.

Número 5. — Ramsay Bellamy y C.ª, representantes de A. y J. Main y Arrols Roofing Bridge C.º, por treinta y nueve mil ciento ocho pesos, treinta y dos centésimos, el puente sobre el Santa Lucía, y tres mil cuatrocientos setenta y cuatro pesos cuarenta y siete el puente sobre el arroyo Juncal.

Número 6. — Brückenbau Flender A. G., representados por Metzen Vincenti y C.ª, por treinta y seis mil veinte pesos el sobre el Santa Lucía y tres mil doscientos diez pesos el arroyo Juncal.

Número 7 A. — The British South American Mercantile C.º Ld., por treinta y seis mil cuatrocientos cuarenta y ocho pesos por el Santa Lucía y tres mil cuatrocientos veintiún pesos por el arroyo Juncal.

Número 7 B — La misma casa anterior en representación de la Compañía Societé A. de Nortd Liege Francia, por treinta y tres mil seiscientos noventa y cuatro pesos los dos puentes.

Número 7 C — La misma casa en nombre de la Compañía Eastinood Suingler y C.ª Ld. por treinta y cinco mil ochocientos cuarenta y seis pesos por el puente del Santa Lucía y tres mil cuatrocientos veintiún pesos por el Juncal.

Número 7 D — La misma, en nombre de la Compañía Goddand Massey Warner, por cincuenta y cuatro mil ciento quince pesos los dos puentes.

Número 7 E — La misma casa, por la Compañía Anonime des Ateliers de Herrimens Construction Engbilu, por treinta y seis mil ciento catorce pesos el Santa Lucía y tres mil trescientos veintidós pesos el Juncal.

Número 8 — Heuyh B. Zober, por Unitos States Steel Products Export, por la suma de treinta y un mil novecientos treinta dólares por ambos puentes.

Número 9 — Benausse, Battier y C.ª, por la Societé des Ponts et Travaux en Fer, por ciento setenta y nueve mil quinientos francos ó sean treinta y tres mil cuatrocientos setenta y siete pesos.

Número 10 — Ernesto Quincke por Actien Gesellschaft für Einsenindustrie aund Brückenbau, por veintinueve mil seiscientos treinta y siete pesos sesenta centésimos neto, por el Santa Lucía, y dos mil setecientos cuarenta pesos con diez centésimos el del Juncal.

Número 11 — Groscurth Walder y C.ª, por Enrique Perrier y C.ª, por las Fábricas Unidas de Augsburg y Nürnberg, por la suma de veintiocho mil setecientos ochenta y tres pesos los dos puentes.

Número 12. — Dortmunder Bruckenbau C. H., (Braus, Mahn y C.ª), por la suma de cuarenta y siete mil novecientos cincuenta y ocho pesos.

Número 13. — Telégrafier-Eilers, por la cantidad de ciento ochenta y seis mil marcos.

Número 14. — Duberg, por A. F. Smulders, por veinticuatro mil novecientos ochenta pesos neto.

Número 15. — Franklin, Herrera y C.ª, por la Societé Anonyme des Aciers d'Angleur, (Bélgica), por treinta y cinco mil novecientos tres pesos.

Número 16. — El mismo, por la casa V. Bertaux y C.ª, (Bélgica), por treinta y seis mil quinientos treinta y ocho pesos.

Número 17. — El mismo, por la Societé Anonyme des Travaux Dyle Bacalan, por la cantidad de treinta y tres mil setecientos doce pesos.

(Siguen firmas).

Inspección General de Vialidad.

Montevideo, Enero 12 de 1909.

Excmo. señor:

Las propuestas para los puentes del Santa Lucía Chico y Juncal, se presentan en las mismas condiciones y por las mismas casas constructoras que las referentes á los dos últi-

mos llamados á licitación (puente de Solís Chico y Mendoza y puente de Paso de Pache).

La conclusión á que debo llegar es la misma, y me abstendré de fundarla extensamente, porque ello no es ya necesario, bastándome referirme á los informes de fechas 5 y 7 del corriente. Omito también el resumen de los datos principales que caracterizan cada propuesta. A ese respecto, es suficiente el acta de la licitación y los detalles que siguen, relativos á las cuatro propuestas que me parecen más dignas de estudio detenido.

Estas propuestas son las que llevan los números 8, 9, 10 y 11. Son las más bajas (con excepción de la número 14, que debe, sin embargo, eliminarse por las razones expuestas en mis informes anteriores, al referirme á los mismos proponentes).

La propuesta número 8, presentada por la U. S. Steel Products, Export C.ª, importa $ 30.844.38. El peso total del material ofrecido es de 566 toneladas, lo que dá un precio por tonelada de $ 54.50. Esta propuesta se ajusta en todo al pliego de condiciones, con la sola excepción de omitir el cálculo de la flecha.

La propuesta número 9, presentada por la Societé des Ponts et Travaux en Fer, importa $ 33.447.00. Como no se indica en ella el peso total, no puede deducirse el precio unitario. Esta propuesta se ajusta estrictamente al pliego de condiciones.

La propuesta número 10, de la antigua casa Harkovt de Diusburg, por $ 29.637.60 y 579 toneladas de peso (51.17 la tonelada), no está de acuerdo con el pliego de condiciones en lo referente al tipo de triangulación de las vigas principales.

La propuesta número 11, presentada por las Fábricas Unidas de Augsburg y Nürnberg, importa $ 28.783.00. El peso total del material de los dos puentes es de 538 toneladas. El precio unitario es de $ 53.50. El tipo de la triangulación de las vigas principales del proyecto anexo á esta propuesta no es el fijado en el pliego de condiciones.

La más barata de las cuatro propuestas que acabo de analizar es la número 11. No dudo de que los proponentes modificarían el sistema de las vigas principales, ajustándolo al fijado en el llamado á licitación, si así se les exigiera, pues. á ese respecto, han hecho ya manifestaciones que V. E. conoce.

En caso de querer atenerse estrictamente á las condiciones impuestas en el llamado á licitación, habría que aceptar la número 9, que es la más cara de las cuatro.

Por mi parte, aconsejo la aceptación de la número 11, de las Fábricas Unidas de Augsburg y Nürnberg.

Eduardo García de Zúñiga.

Ministerio de Obras Públicas.

Montevideo, Enero 21 de 1909.

Vistas, las propuestas presentadas á la licitación pública, efectuada para la provisión de los tramos metálicos destinados á los puentes en construcción sobre el río Santa Lucía Chico y arroyo Juncal;

Considerando: que examinadas por la Inspección General de Vialidad las diez y siete propuestas presentadas á dicha licitación, resulta la más ventajosa la número 11, de las Fábricas Unidas de Augsburg y Nürnberg, que ofrece proveer dichos tramos por la suma de $ 28.783;

Considerando: que la casa constructora ha aceptado, según resulta de la comunicación adjunta, la sustitución de la viga sistema Warren que ofrece, por la Pratt que le ha indicado el Ministerio de Obras Públicas, sin modificar sus precios;

El Poder Ejecutivo,

RESUELVE:

Aceptar la propuesta de las Fábricas Unidas de Augsburg y Nürnberg para la provisión de los tramos metálicos de los puentes del río Santa Lucía Chico y arroyo Juncal por la expresada suma de veinte y ocho mil setecientos ochenta y tres pesos ($ 28.783.00).

Vuelva á la Inspección General de Vialidad, á los efectos consiguientes; comuníquese y publíquese.

WILLIMAN.
JUAN P. LAMOLLE.

CONTRATO

Entre el señor Ingeniero Jefe de la Inspección General de Vialidad en representación del Gobierno Uruguayo y autorizado por el decreto de 21 de Enero corriente, por una parte, y el señor Enrique Perrier y C.ª, en representación de las Fábricas Unidas de Augsburg y Nürnberg por otra, se ha convenido concertar el siguiente contrato ad referéndum:

1.° Las Fábricas, representadas por el señor Perrier y C.ª, se obligan á suministrar la estructura metálica para los puentes del Santa Lucía Chico y Juncal, de estricto acuerdo con el pliego de condiciones y planos que sirvieron de base para el llamado á licitación respectivo y con los planos y demás datos de la propuesta, modificando, sin embargo, estos últimos en el sentido de sustituir la triangulación Warren de las vigas principales por una triangulación Pratt como la exige el pliego de condiciones, y entendiéndose que esta sustitución no disminuirá el peso total de la estructura ni empeorará las condiciones de trabajo del metal.

2.° El precio total del material entregado C. I. F. á bordo en el Puerto de Montevideo, será de veinte y ocho mil setecientos ochenta y tres pesos (28.783.00) oro uruguayo, incluyéndose en ese precio el certificado de inspección de acuerdo con el pliego de condiciones.

3.° Los plazos para la entrega y los pagos se contarán desde el día en que la aprobación de este contrato sea notificado al señor Enrique Perrier y C.ª y se le haga entrega de la tercera parte del importe contratado, de acuerdo con el artículo 13 del pliego de condiciones.

En prueba de conformidad, firmamos todas las piezas mencionadas en el artículo 1.° y dos ejemplares de un mismo tenor del presente contrato, uno para cada parte, en Montevideo, á veinte y nueve de Enero de mil novecientos nueve.

Eduardo García de Zúñiga. — Pp. *Enrique Perrier y C.ª.* — *Groscurth Walder y C.ª.*

Ministerio de Obras Públicas.

Montevideo, Febrero 4 de 1909.

Visto, el contrato *ad referéndum* concertado entre la Inspección General de Vialidad y los señores Groscurth, Walder y C.ª, representantes de los señores Enrique Perrier y C.ª, quienes á su vez lo son de las Fábricas Unidas de Ausburg y Nürnberg, para la provisión de los tramos metálicos de los puentes del río Santa Lucía Chico y arroyo Juncal, cuya propuesta por la suma de $ 28.783 fué aceptada por resolución de fecha 21 de Enero próximo pasado en virtud de ser la más ventajosa de las presentadas al respectivo llamado á licitación pública,

SE RESUELVE:

Aprobar en todas sus partes el referido contrato *ad referéndum*. De acuerdo con lo dispuesto por el artículo 3.º de dicho contrato y el artículo 13 del pliego de condiciones respectivo, líbrese orden de pago á favor de los señores Groscurth, Walder y C.ª por la suma de $ 9.594.33 á que asciende la 3.ª parte del valor de los tramos metálicos contratados. Dicha suma se imputará á los recursos creados por la Ley de Vialidad y Obras Públicas de fecha 13 de Octubre de 1905.

Notifíquese por Secretaría á los adjudicatarios, teniéndose su conformidad unida á la firma conjunta con el Inspector General de Vialidad, del proyecto y sus piezas integrantes, como requisito suficiente para causar obligación con arreglo á derecho.

Vuelva á la Inspección General de Vialidad, á sus efectos, comuníquese y publíquese.

WILLIMAN.
JUAN P. LAMOLLE.

XVII

PUENTE OLIMAR

Terminación del puente y ampliación de obras con el sobrante de los recursos afectados á su construcción

---

Inspección Técnica Regional número 7.

Treinta y Tres, Marzo 4 de 1908.

Señor Inspector General de Vialidad, Ingeniero don Eduardo García de Zúñiga.

Tengo el honor de elevar á usted la presente nota comunicándole la completa terminación de las obras del puente de Olimar, hechas con arreglo al proyecto formulado por el señor Ingeniero Capurro.

Como hay un excedente de dos mil quinientos pesos ($ 2.500) aproximadamente, la Comisión desea emplearlos en la prosecución de los trabajos hasta el Paso de la Arena.

Creo que la ejecución de esta obra complementaria no debe abordarse hasta que venga la estación seca, por tratarse de la ejecución de una alcantarilla y los consiguientes terraplenes en un bañado que dificultará la buena marcha de los trabajos en la presente estación.

No siendo de urgente necesidad como no lo es, y por tratarse de una obra sencilla, creo que el señor Ayudante podría efectuarla en el próximo verano.

El señor Inspector resolverá lo que juzgue más conveniente; entretanto, á la espera de sus órdenes, sólo me resta saludar á usted con mi mayor consideración.

C. Canel y Larre.

Inspección General de Vialidad.

Montevideo, Marzo 9 de 1908.

Informe el señor Ingeniero Capurro.

Eduardo García de Zúñiga.

Montevideo, Marzo 11 de 1908.

Señor Inspector General:

El que suscribe, considera sin duda alguna convenientes, las obras proyectadas en el acceso de la margen izquierda del puente recientemente construído sobre el río Olimar. Cree también, que por las dificultades que presentan los transportes en invierno y los daños que podrían ocasionar las crecientes, la estación más apropiada para llevar á efecto los trabajos, principalmente los de movimientos de tierras, es el verano.

Respecto de la dirección de las obras no habría, á juicio del infrascrito, inconveniente en que se encomendara al Ingeniero ayudante, siempre que el Jefe Ingeniero C. Canel y Larre realizara algunas inspecciones durante la construcción.

Federico Capurro.

Inspección General de Vialidad.

Montevideo, Marzo 11 de 1908.

Con el precedente informe que se aprueba, elévese al Ministerio, para que si lo tiene á bien, se sirva autorizar á la Comisión Pro Puente Olimar, para invertir el excedente del presupuesto de esta obra en los trabajos á que se refiere la nota del señor Ingeniero Canel y Larre.

Eduardo García de Zúñiga.

Ministerio de Obras Públicas.

Montevideo, Marzo 19 de 1908.

Vistos: Y resultando de la precedente nota de la Inspección Técnica Regional número 7, que una vez terminado el puente del Olimar ha quedado disponible un saldo de $ 2.500 aproximadamente, que la Comisión Pro Puente solicita sean invertidos en la prosecución de los trabajos hasta el Paso de la Arena;

Considerando: la necesidad de llevar á cabo dichos trabajos y atento lo informado por la Inspección General de Vialidad,

SE RESUELVE:

Autorizar á la Comisión Pro Puente del Olimar para invertir la expresada suma de dos mil quinientos pesos ($ 2.500), en la prosecución de los trabajos hasta el Paso de la Arena, en el acceso de la margen izquierda de dicho puente.

Dichos trabajos se realizarán en su oportunidad bajo la dirección del Ingeniero ayudante de la Inspección Técnica Regional número 7 y serán inspeccionados periódicamente por el Jefe de la citada Inspección Técnica.

Comuníquese.

WILLIMAN.
JUAN P. LAMOLLE.



ARROYO «CANELÓN GRANDE» Paso de Picón — Puente de cemento armado, en construcción, 3 tramos rectos de 19 m. 50 de luz cada uno.



Arroyo «Canelón Chico» Paso de Espinosa.—Puente de cemento armado de un arco de 80 m. de luz.

XVIII

PUENTES ZANJA HONDA, SAUCE CHICO Y RAIGÓN

Terminación de las obras de diversos puentes que se libran al tránsito público

SOBRE LA CAÑADA ALCALDE CAPURRO

Inspección de Vialidad.

San José Febrero 25 de 1908.

Señor Inspector General de Vialidad, Ingeniero don Eduardo García de Zúñiga.

Señor Inspector General:

El suscrito tiene el honor de comunicar á usted que ha librado al tránsito público las obras ejecutadas sobre la cañada Alcalde Capurro, en su cruce con el camino nacional de la villa de San Juan Bautista á la ciudad de San José.

Dichos trabajos están constituídos por:

A) Un puentecito de seis metros de luz, cuyos estribos y muros en vuelta son de hormigón y los dinteles de calzada y veredas de cemento armado.

B) Terraplenes de acceso al referido puente, con un volumen de 7.390 m^3 y

C) Macadam de seis metros de ancho en trescientos dos metros cincuenta centímetros de longitud.

Saludo á usted muy atentamente.

Juan A. Gardone.

Sobre el arroyo Las Pajas

Inspección de Vialidad.

San José, Diciembre 28 de 1907.

Señor Jefe de la Inspección General de Vialidad, Ingeniero don Eduardo García de Zúñiga.

Señor Inspector General:

Tengo el honor de comunicar á usted que he librado al tránsito público la más importante de las obras que se llevan á cabo en el camino nacional de la villa de San Juan Bautista á la ciudad de San José, construída sobre el arroyito y bañado de Las Pajas (7 k. 840 del puente carretero del Santa Lucía).

Dicho trabajo está constituído:

A) Por un puente de 18 metros de luz libre — 3 tramos de 6 metros — cuyos muros en vuelta y estribos son de hormigón y sus pilas y dinteles de calzadas y veredas de cemento armado.

B) Terraplenes con un volumen de 13.000 m^3 y

C) Macadam de 6 metros de ancho en la extensión de 652 metros.

Saluda muy atentamente al señor Jefe.

Juan A. Gardone.

Sobre la cañada Hita Pérez

Inspección de Vialidad.

San José, Febrero 10 de 1908.

Señor Jefe de la Inspección General de Vialidad, Ingeniero don Eduardo García de Zúñiga.

Señor Inspector General:

Tengo el honor de comunicar á usted que con esta fecha he librado al tránsito público las obras construídas en el cruce de la cañada Hita-Pérez con el camino nacional de San Juan Bautista á San José. Dichos trabajos están constituídos:

A) Por un puentecito de seis metros de luz, cuyos estribos y muros en vuelta son de hormigón, y el dintel de calzada y veredas de cemento armado.

B) Terraplenes de acceso con un volumen de seis mil seiscientos m^3.

C) Macadam de seis metros de ancho en la extensión de trescientos cuarenta y ocho metros, y

D) Una pequeña calzada en un cruce de aguas inmediato.

Saluda muy atentamente al señor Jefe.

Juan A. Gardone.

Sobre la cañada Pérez Sigliutti

Inspección de Vialidad.

San José, Octubre 27 de 1908.

Señor Jefe de la Inspección General de Vialidad, Ingeniero don Eduardo García de Zúñiga.

Tengo el honor de comunicar á usted que he librado al tránsito público las obras de vialidad del camino nacional de esta

á la villa de San Juan Bautista en su cruce con la cañada Pérez Sigliutti.

Constan dichas obras de: una alcantarilla de 4 metros 50 de luz, cuyos estribos y muros en ala son de hormigón, y los dinteles de calzada y veredas de cemento armado. Terraplenes de acceso con un volumen de cuatro mil ochenta y dos metros cúbicos (4.082 m^3), y macadam de 6 metros de ancho en la extensión de trescientos cincuenta y cinco metros (355 m.).

Saluda muy atentamente al señor Jefe.

Juan A. Gardone.

Sobre el arroyo Sauce Chico

Inspección de Vialidad.

San José, Junio 4 de 1908.

Señor Jefe de la Inspección General de Vialidad, Ingeniero don Eduardo García de Zúñiga.

Tengo el honor de comunicar á usted que he librado al tránsito público las obras de vialidad llevadas á cabo sobre el arroyo Sauce Chico, en su cruce con el camino nacional de la villa de San Juan Bautista á la ciudad de San José.

Las referidas obras están constituídas por: Un puente de 12 metros de luz libre (dos tramos de seis metros), cuyos estribos y muros en vuelta son de hormigón, y los dinteles de calzada y veredas de cemento armado; Terraplenes de acceso con un volumen total de 6.260 m^3, y macadam de 6 metros de ancho, y 500 metros de longitud.

Saluda muy atentamente al señor Jefe.

Juan A. Gardone.

Sobre el arroyo Zanja Honda

Inspección de Vialidad.

San José, Agosto 6 de 1908.

Señor Jefe de la Inspección General de Vialidad, Ingeniero don Eduardo García de Zúñiga.

Tengo el honor de comunicar á usted que he librado al tránsito públ:co las obras de vialidad llevadas á cabo en el arroyo Zanja Honda, en su cruce con el camino nacional de la villa de San Juan Bautista á la ciudad de San José.

Las mencionadas obras están constituídas por un puente oblícuo 70°, de doce metros de luz libre (dos tramos de seis metros cada uno), cuyos estribos y muros en vuelta son de hormigón; los dinteles de calzada y veredas de cemento armado, defendido por un zampeado general y escolleras, terraplenes de acceso con un volumen de 6.530 m^3; un caño de hormigón de 0 m. 37 de diámetro en el terraplén Este, y 523 m$^{l.}$ de macadam de 6 metros de ancho, etc.

Saludo muy atentamente al señor Jefe.

Juan A. Gardone.

XIX

INSPECCIONES TÉCNICAS REGIONALES

Consulta sobre el procedimiento á seguir para el cumplimiento de la ley de Patentes de Giros en la parte que se refiere á los timbres patente de los agrimensores.

Inspección Técnica Regional número 5.

Guadalupe, Marzo 5 de 1908.

Señor Inspector General de Vialidad, Ingeniero don Eduardo García de Zúñiga.

El artículo 4.° párrafo 6.° de la ley de Impuestos de Patentes para los Departamentos de Campaña, promulgada el 31 de Diciembre del año próximo pasado, é inserta en el número 675 del *Diario Oficial,* de fecha 3 de Enero del corriente año, refiriéndose á los timbres que deben abonar como patente los agrimensores, dice: " Estos timbres se inutilizarán con la firma del agrimensor autorizante y además por la respectiva Inspección Técnica Regional ó por el Departamento Nacional de Ingenieros con su respectivo sello, previa entrega del duplicado correspondiente á que se refiere la ley de creación del Departamento Nacional de Ingenieros ".

Como la ley no especifica la forma en que debe presentarse la copia, ni á quién debe remitirse, y como no he recibido instrucciones al respecto, me permito molestar la atención del señor Inspector General en demanda de órdenes.

Al mismo tiempo debo hacerle saber que si bien á esta Oficina Central no ha concurrido con planos ningún agrimensor, el señor Ayudante en Minas ha recibido ya dos copias de planos de

mensuras y el señor agrimensor Prudencio Montagne, Ayudante de la Inspección Técnica Regional número 9, ha recibido también otro.

Con tal motivo me complazco en saludar muy atenta y respetuosamente al señor Inspector General.

Francisco Rodríguez Torres,
Ingeniero Jefe.

Inspección General de Vialidad.

Montevideo, Marzo 9 de 1908.

Elévese al Ministerio, en cuyo poder se encuentran ya varias consultas análogas.

Eduardo García de Zúñiga.

Ministerio de Obras Públicas.

Montevideo, Marzo 11 de 1908.

Informe la Dirección General de Impuestos Directos.

LAMOLLE.

Dirección General de Impuestos Directos.

Excmo. señor:

La Ley de Patentes de Giro en vigor, cuyas disposiciones con relación á la inutilización de los timbres aplicables como patente á los agrimensores, se transcribe en el precedente oficio, establece la obligación de presentar por los agrimensores, los planos de mensuras, al Departamento Nacional de Ingenieros, ó á la respectiva Inspección Técnica Regional y ahora se pregunta en qué forma deben efectuarse esas entregas.

Aun cuando esos detalles no deben ser del resorte de esta Oficina, sino de las autoridades técnicas en la materia, debe expresar, sin embargo, que á su juicio, los planos que se entregan deben ser autorizados por los agrimensores operantes y con los

demás recaudos que exijan los reglamentos del Departamento Nacional de Ingenieros y su forma debe ser la de simple entrega, sin nota de especie alguna.

En cuanto á la remisión que de tales planos haya de efectuarse, la Dirección informante entiende que sobre ese particular, debe estarse á lo que dispongan los reglamentos del Departamento Nacional ó de las Inspecciones Técnicas. Las formalidades establecidas en la Ley de Patentes de Giro son de índole esencialmente fiscal, por manera que no innovan ni modifican disposición alguna de carácter técnico, que están previstas en otras reglamentaciones, que tengan atingencia con las Inspecciones Regionales ó con el expresado Departamento Nacional de Ingenieros.

Es cuanto tiene que informar esta Oficina.

Montevideo, Marzo 18 de 1908.

Juan A. Márquez.

Ministerio de Obras Públicas.

Montevideo, Marzo 20 de 1908.

Informe el Departamento Nacional de Ingenieros.

LAMOLLE.

Departamento Nacional de Ingenieros.

Montevideo, Marzo 21 de 1908.

Esta Dirección, de acuerdo con lo ya informado en un asunto análogo iniciado por la Inspección Técnica Regional número 1, opina que la Inspección General de Vialidad de quien dependen las Inspecciones Técnicas Regionales, debe dirigirles una circular en que establezca el procedimiento que deben adoptar esas oficinas, en concordancia con el observado en este Departamento y que fué ya comunicado á ese Ministerio en el asunto arriba referido.

En cuanto á las copias que se entreguen á las Inspecciones Técnicas Regionales deben ser remitidas á este Departamento para su archivo.

Elévese al Ministerio.

F. Michaelsson.

Ministerio de Obras Públicas.

Montevideo, Marzo 24 de 1908.

Vista al señor Fiscal de Gobierno de primer turno.

LAMOLLE.

Fiscalía de Gobierno de primer turno.

Excmo. señor:

El caso consultado por la Inspección Técnica Regional número 5, es perfectamente claro.

El artículo 4.° de la ley de Patentes para los Departamentos del Interior y Litoral, establece que los agrimensores presentarán el plano duplicado de la mensura al Departamento Nacional de Ingenieros ó á la Inspección Técnica respectiva, que no puede ser otra que la que corresponde según el domicilio del operante.

La Inspección inutiliza el timbre que debe poner el agrimensor en el plano original, por medio del sello de la Oficina y con la constancia de haber sido entregado el duplicado correspondiente.

Hecho eso, devuelve el original al agrimensor, previo el cotejo de que se habla más adelante, y remite el duplicado al Departamento.

Si el operante entrega el plano al Departamento, éste inutiliza el timbre como en el caso anterior.

Completando esas disposiciones, el Departamento ha establecido que el duplicado de los planos se presentará en papel de tela y que aquél será cotejado con el original, debiendo ese cotejo hacerse por las Inspecciones Técnicas á quienes dichos documentos hubiesen sido presentados, ó por la División de Catastro del Departamento Nacional de Ingenieros, si á éste se hubiese hecho la presentación.

Esto es, Excmo. señor, lo que está expresamente dispuesto; á lo cual convendría agregar, que las Inspecciones, al remitir los duplicados, deberán poner constancia en éstos de haber sido debidamente cotejados.

En conocimiento de estos mandatos, las Inspecciones Técnicas no pueden tener dificultad alguna sobre la manera de cumplir

la ley. Vistas, no obstante, las dudas surgidas, según resulta de las varias consultas elevadas á V. E., sería oportuno pasar á dichas reparticiones, una circular con las explicaciones del caso, para lo cual podría bastar la transcripción de la presente vista, si fuera aprobada por V. E.

Montevideo, Abril 6 de 1908.

Luis Varela.

Ministerio de Obras Públicas.

Montevideo, Abril 23 de 1908.

Con el señor Fiscal, comuníquese la vista precedente á la Inspección General de Vialidad, á fin de que la transcriba á las Inspecciones Técnicas Regionales para su conocimiento y demás efectos, y publíquese con sus antecedentes.

WILLIMAN.
JUAN. P. LAMOLLE.

Resolución aclaratoria de la relación de dependencia entre las Juntas Económico Administrativas y las Inspecciones Técnicas Regionales.

Junta Económico Administrativa de la Colonia.

Colonia, Noviembre 13 de 1907.

Excmo. señor Ministro de Obras Públicas. Ingeniero don Juan P. Lamolle.

Con el informe que la Junta dictó en su última sesión, tengo el honor de elevar á V. E. el expediente seguido con motivo de haberse suspendido el pago de la cuota contributiva á la Inspección Técnica Regional de este Departamento.

Con esta oportunidad, saludo á V. E. con mi más distinguida consideración.

Isidoro Manzino. — Alberto Méndez.

Ministerio de Obras Públicas.

Montevideo, Noviembre 20 de 1907.

Vuelva á la Inspección General de Vialidad para que recabe informe de la Regional número 1, respecto á los trabajos que le ha ordenado efectuar la Junta de Colonia después de la suspensión de la cuota contributiva, así como las obras que la misma Inspección ha realizado por orden de aquella Corporación en los últimos tiempos, antes y después de suspendido el pago de la cuota.

LAMOLLE.

Inspección General de Vialidad.

Montevideo, Noviembre 21 de 1907.

A la Inspección Técnica Regional número 1 á sus efectos.

Eduardo García de Zúñiga.

Inspección Técnica Regional número 1.

Colonia, Diciembre 21 de 1907.

Paso á informar respecto á los trabajos que la Junta Económico Administrativa ha ordenado efectuar á esta Inspección *después de la suspensión de la cuota contributiva,* á cuyo fin acompaño adjuntas aquellas órdenes en setenta y cuatro notas, que sumadas á las cuarenta y una que corrían ya agregadas á este expediente, forma un total de ciento quince, *que son todas las recibidas después de aquella suspensión.*

Si acompaño los originales de las notas, resoluciones y órdenes de la Honorable Junta (los cuales desde ya ruego sean devueltos al Archivo de dicha Oficina, cuando usted estime oportuno), es por serme imposible sacar copia de ellas y expedirme brevemente como es mi deseo, dado el escaso personal.

Del trámite general de la Oficina durante el período de 1.º de Enero último, hasta la fecha, da idea el estado adjunto

que comprende sesenta y nueve expedientes remitidos por la Junta Económico Administrativa y que han sido despachados antes ó después de la suspensión del pago de la cuota.

En una palabra, señor Inspector General, *antes y después* de aquella suspensión de pago, ha atendido y sigue atendiendo todos los asuntos municipales, sin excepción, sin dilación y acata todas las órdenes ó resoluciones que la Honorable Junta se sirve transmitirle, con toda la dedicación y actividad que ha demostrado siempre y sin omitir esfuerzo alguno.

Es claro, que antes de serle suspendido el pago de la cuota, podían los empleados de esta Oficina desempeñarse sin la preocupación que trae consigo la falta material absoluta de medios.

Pero, no obstante, y á pesar de aquella suspensión de pago, y aun habiendo la Honorable Junta desestimado en estos últimos tiempos varios pedidos del infrascrito para que se sirviera dotarle de medios proporcionales al aumento siempre creciente de los trabajos de vialidad, como digo, empleado alguno de esta Inspección Técnica Regional ha sufrido desaliento, ni ha desmayado en su empeño, para merecer siempre la confianza que en ellos se ha depositado y que desean conservar por más sacrificios que les cueste y así poder afirmar al señor Inspector General que demostrarán la misma buena voluntad sea cual fuere la resolución que se sirva adoptar.

Francisco Sureda,
Ingeniero-Jefe.

Ministerio de Obras Públicas.

Montevideo, Enero 9 de 1908.

Visto este expediente iniciado por la Inspección Técnica Regional número 1, reclamando de la resolución de la ex Junta Económico Administrativa de la Colonia, que dispuso la suspensión del pago de la respectiva cuota contributiva;

Considerando: que dicha Corporación no ha podido por sí y ante sí adoptar la resolución de que reclama la Inspección Técnica, ni tiene facultad para suspender un servicio autori-

zado por ley y que en el supuesto de que fueran exactos los hechos en que apoyó su resolución (falta de cumplimiento á las disposiciones de la Junta para la realización de obras de vialidad por parte de la Inspección), su deber era poner los hechos en conocimiento del Gobierno, por el conducto correspondiente, á fin de que éste tomara la debida intervención para hacer cesar aquella irregularidad.

Considerando: que de estos antecedentes resulta plenamente probado que la Inspección Técnica Regional en todo tiempo. antes y después de la suspensión del pago de la cuota contributiva, atendió los trabajos que le encomendó la Junta. en la medida que le permitía el personal de que dispone.

Considerando: que de los documentos adjuntos se evidencia que á pesar de haber dispuesto la Junta la suspensión de la cuota contributiva continuó transmitiendo á la Inspección Técnica gran cantidad de órdenes para efectuar nuevos trabajos. muchas de las cuales fueron cumplidas de inmediato por la Inspección.

En mérito de lo que resulta de los considerandos precedentes.

SE RESUELVE:

Desautorizar la resolución adoptada por la ex Junta Económico Administrativa de Colonia relativa á la suspensión del pago de la cuota contributiva á la Inspección Técnica Regional número 1.

Disponer que la actual Corporación proceda al pago de las referidas cuotas adeudadas.

Desglósense los antecedentes agregados por la Inspección Técnica y devuélvansele con oficio.

Comuníquese.

WILLIMAN.
JUAN P. LAMOLLE.

Junta Económico Administrativa.

Colonia, Enero 25 de 1908.

Excmo. señor Ministro de Obras Públicas.

En los antecedentes seguidos por la Junta del período que terminó, sobre suspensión del pago de la cuota contributiva

asignada por el presupuesto para sostenimiento de la Inspección Técnica, la Junta, al tomar en consideración el decreto de V. E. de fecha nueve del corriente mes, ha dictado la siguiente resolución:

" Colonia, Enero 23 de 1908. — Expídase orden de pago por el importe de las cuotas retenidas, dejándose, sin embargo, constancia de que esta Junta entiende que habiendo quedado la Inspección Técnica bajo su inmediata dependencia, por disposición expresa consignada en la Ley de Rodados, concordante en esta parte, con el artículo 15 de la Ley Orgánica, tiene por consecuencia la facultad de adoptar por sí misma, respecto de esa oficina de su dependencia, las medidas correccionales que estime oportunas cuando sus mandatos no sean debidamente acatados y cumplidos en la forma que se disponga, sin perjuicio de los recursos legales para ante el Poder Ejecutivo, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 10 de la citada Ley Orgánica, en cuya disposición está comprendida la Inspección Técnica, como todos los demás empleados de la Administración Municipal, desde que la ley no ha establecido excepción alguna en su favor. — *Elías Salorio,* Presidente. — *Alberto Méndez,* Secretario ".

Lo que pongo en conocimiento de V. E. á quien me es grato saludar atentamente.

Elías Salorio,
Presidente.

Alberto Méndez,
Secretario.

Ministerio de Obras Públicas.

Montevideo, Enero 29 de 1908.

Informe la Inspección General de Vialidad.

LAMOLLE.

Inspección General de Vialidad.

Montevideo, Enero 30 de 1908.

Excmo. señor:

La nueva Junta de la Colonia provoca una vieja cuestión que debía ya considerarse resuelta desde hace mucho tiempo y que ha sido materia de innumerables dictámenes de esta oficina.

Las Honorables Juntas de campaña insisten en dar al artículo 10 de la Ley Orgánica una interpretación que no cabe en el espíritu de las demás leyes vigentes y de la misma ley citada en otras de sus disposiciones. Si el Poder Ejecutivo hubiera admitido esa interpretación, según la cual podrían las corporaciones municipales aplicar *medidas correccionales* á los empleados de las Inspecciones Técnicas, ya hubiera suprimido la intervención fiscalizadora (que tan excelentes resultados está dando desde hace ocho años) de estas reparticiones; porque á nadie se le ocurriría que los actos de una corporación pueden ser eficazmente fiscalizados por empleados dependientes de ella y á quienes pudiera ella misma aplicar, como lo pretende la Honorable Junta de la Colonia, las medidas disciplinarias más severas, sin excluir la supresión de la cuota contributiva, que tiene por fin principal hacer factible la vigilancia de las obras en construcción, fuera de la capital del Departamento, para poder después controlar su pago.

Para terminar, me permito recordar á V. E. la resolución de 22 de Noviembre de 1907 y el informe de esta Inspección General y el notable dictamen del señor Fiscal de 2.° turno, invocados en dicha resolución. En conclusión, opino que las Juntas no pueden aplicar medidas correccionales á los señores empleados de las Inspecciones técnicas, sino solamente proponerlas al Ministerio. Así lo hizo la Honorable Junta de la Colonia.

El Poder Ejecutivo al desestimar el pedido dió por terminado este asunto.

Eduardo García de Zúñiga.

Ministerio de Obras Públicas.

Montevideo, Febrero 4 de 1908.

Vista al señor Fiscal de Gobierno de primer turno.

LAMOLLE.

Fiscalía de Gobierno de primer turno.

Excmo. señor:

En la nota en vista de 25 de Enero próximo pasado, la Junta Económico Administrativa de la Colonia, insiste en que tiene facultades para suspender el pago de la cuota contributiva como medida disciplinaria ó correctiva contra la Inspección Técnica y funda su pretensión en que por el artículo 15 de la Ley Orgánica de Juntas, y también por disposición expresa de la ley sobre patentes de rodados, las Inspecciones Técnicas han quedado bajo la dependencia de las corporaciones municipales, las cuales, dice la expresada Junta, tienen, por consecuencia, la facultad de adoptar por sí mismas, respecto á las Inspecciones Técnicas de su dependencia, las medidas correccionales que estime oportunas, de acuerdo con el artículo 10 de la misma Ley Orgánica en cuya disposición están comprendidas las Inspecciones Técnicas, como todos los demás empleados de la Administración Municipal, desde que la ley no ha establecido excepción alguna á su favor.

Quiere decir, pues, Excmo. señor, que la Junta de la Colonia entiende que las Inspecciones Técnicas son dependencias municipales, como lo es el Secretario, el Veterinario, el Contador ó el Agrimensor, ó cualquier otro de los cargos que figuran en los presupuestos municipales.

Ese es, á juicio de este Ministerio, el más completo error.

La dependencia en que las leyes citadas colocan á las Inspecciones Técnicas, respecto de las Juntas, dependencia cuyo alcance no está precisado en ninguna de aquellas leyes, no puede ser entendida sino en armonía con las demás disposiciones vigentes y de acuerdo, también, con el contexto general de las dos leyes de que respectivamente forman parte los dos artículos recordados.

Partiendo de esa base, de una legitimidad indiscutible, no cabe la menor duda, Excmo. señor, que cuando las precitadas leyes dicen que las Inspecciones Técnicas Regionales quedan bajo la dependencia de las Juntas, no han entendido decir otra cosa sino que quedan bajo esa dependencia *á los efectos de los servicios que según las propias leyes deben prestarles;* pero de ningún modo ha sido su intención cambiar la naturaleza de las expresadas Inspecciones y convertirlas en oficinas municipales, en vez de oficinas del Poder Ejecutivo, como las creó el decreto de 28 de Noviembre de 1899. Y es evidente que no han tenido por objeto hacer esa transformación, desde que han dejado subsistentes las bases fundamentales de organización establecida por el decreto que se acaba de recordar. En efecto, Excmo. señor: El personal de las Inspecciones Técnicas no lo nombran las Juntas, sino el Poder Ejecutivo; el funcionamiento de esas Inspecciones, lo costea casi en su totalidad aquel mismo Poder, y el desempeño de sus cometidos está bajo la dirección de la Inspección General de Vialidad, órgano también del Poder Ejecutivo, y, por último, tampoco han sido suprimidas las funciones controladoras é inspectoras que el Poder Ejecutivo ejerce sobre los gastos de vialidad hechos por las Juntas; luego, es de toda evidencia que por ningún concepto las Inspecciones no son oficinas municipales, y que la dependencia que se alega no tiene más alcance que el expresado más arriba, es decir, á los efectos de auxiliar á las Juntas en el desempeño del servicio de vialidad.

Tal es la única interpretación posible de las disposiciones que se invocan, porque es, como se ha dicho antes, la única conciliable con las demás que rigen también el caso y de las cuales no puede prescindirse, desde que tienen la misma fuerza obligatoria que aquellas otras.

Por eso ha dicho muy bien el decreto reglamentario de la Ley de Rodados: "La dependencia de las Inspecciones Técnicas Regionales respecto de las Juntas Económico Administrativas, que se establece en el inciso 5.º del artículo 23 de la ley de la materia, debe entenderse sólo en lo que se refiere á la confección y aprobación de los planos de obras y reparaciones tanto urbanas como rurales, que las primeras no podrán ejecutar sin el acuerdo é instrucciones que previamente les den las segundas (artículo 25).

No hay, pues, señor Ministro, ni puede haber duda alguna.

Las Inspecciones Técnicas Regionales no son sino órganos del Poder Ejecutivo, puestos por éste al servicio de las Juntas, para auxiliarlas técnicamente en la preparación y ejecución de los trabajos de vialidad. Si las Inspecciones son omisas en el desempeño de ese cometido, las Juntas deben dar cuenta al Poder Ejecutivo, pero no pueden ejercer sobre ellas las facultades correccionales ó disciplinarias que por el artículo 10 de la Ley Orgánica pueden ejercer sobre los empleados que ellas nombren y que están, por lo tanto, bajo su exclusiva dependencia.

Así debe V. E. hacerlo saber en contestación á la nota en vista, si V. E. fuera de la misma opinión que el infrascrito.

Montevideo, Febrero 21 de 1908.

L. Varela.

Ministerio de Obras Públicas.

Montevideo, Marzo 16 de 1908.

Con el señor Fiscal, transcríbase la precedente vista á la Junta Económico Administrativa de la Colonia para su conocimiento y demás efectos y publíquese.

LAMOLLE.

Se segrega el Departamento de Minas de la Inspección Técnica Regional número 5 y se establece en él la Inspección Técnica Regional número 10.

Inspección Técnica Regional número 5.

Guadalupe, Mayo 22 de 1908.

Señor Inspector General de Vialidad, Ingeniero don Eduardo García de Zúñiga.

Me permito molestar al señor Inspector General, rogándole que, en mérito á las razones que á continuación expongo, se digne interceder con la Superioridad á fin de que me exonere de atender á la vialidad del Departamento de Minas, creando al efecto una nueva Inspección Técnica para aquel Departamento.

La circunstancia de estar encargado también de la Inspección número 9, me obligaba hasta ahora á atender simultáneamente á los tres Departamentos de Canelones, Minas y San José, con un Ayudante en cada uno; en adelante, en virtud del decreto del Superior Gobierno de fecha 14 del corriente, deberé atender solo el Departamento de Canelones, y además, secundado por los Ayudantes, los de San José y Minas, siendo así que sólo el Departamento de Canelones absorbería el tiempo de dos Ingenieros, no ya de uno.

Como pasa ahora al Departamento de Minas un Ingeniero diplomado, el señor Andrés J. Rius, no habría á mi juicio, sino ventajas para la Administración en crear una Inspección para aquel Departamento, puesto que no habría que hacer ninguna nueva erogación y en cambio, se evitaría las demoras que las tramitaciones originan al tener que venir los asuntos á Canelones para ser remitidos al Ayudante, y la devolución á la Honorable Junta pasando antes por Canelones.

Por otra parte, yo no podré ejercer fiscalización efectiva sobre la Oficina ayudante sin desatender las múltiples tareas del Departamento de Canelones y la atención que debo prestar también á la Inspección número 9, donde no hay Ingeniero.

Finalmente, el Ingeniero á cargo de aquel Departamento podría desarrollar más libre y rápidamente su actividad y se satisfaría también un deseo antes manifestado á la Honorable Junta Económico Administrativa de Minas.

Esperando que el señor Inspector querrá tomar en cuenta mi petitorio, lo saludo con la mayor consideración y respeto.

Francisco Rodríguez Torres,
Ingeniero Jefe.

Inspección General de Vialidad.

Montevideo, Mayo 26 de 1908.

Excmo. señor Ministro de Obras Públicas.

Esta Inspección ha prestigiado siempre la creación de Inspecciones Técnicas Departamentales, y en las carpetas del Ministerio de V. E. debe existir un proyecto que el Consejo del Departamento Nacional de Ingenieros estudió y aprobó y en el cual

se aconseja la subdivisión de las actuales Inspecciones Regionales. Ya que no parece práctico ú oportuno llegar de golpe á esa solución conviene ir gradualmente á ella, segregando de las zonas que constan de más de un Departamento las Oficinas Departamentales, haciéndolas independientes.

En este caso, no hay ningún inconveniente en adoptar este temperamento. El presupuesto no se recargará en nada, y la Honorable Junta de Minas, á quien podría consultarse, no le negará, según creo, su aprobación.

En conclusión, aconsejo por mi parte, la creación de una nueva Inspección Técnica, con su sede en Minas.

Eduardo García de Zúñiga.

Ministerio de Obras Públicas.

Montevideo, Junio 9 de 1908.

Informe la Junta Económico Administrativa de Minas.

LAMOLLE.

Junta Económico Administrativa de Minas.

Minas, Junio 17 de 1908.

Excmo. señor:

En sesión de esta fecha, la Junta dispuso por unanimidad, adherir al precedente informe de la Inspección General de Vialidad en todas sus partes, en atención á los fundamentos prácticos en él establecidos.

En consecuencia, ruega á V. E. quiera prestarle su aprobación, disponiendo que á la brevedad posible sea creada la Inspección Técnica con su sede en Minas.

P. Lapeyre (hijo),
Presidente.

J. Ruiz,
Secretario.

Ministerio de Obras Públicas.

Montevideo, Setiembre 3 de 1908.

Vista la gestión iniciada por la Inspección Técnica Regional número 5, pidiendo se segregue de esa Inspección la zona correspondiente al Departamento de Minas, erigiendo á ésta en una nueva Inspección Técnica;

Considerando: 1.° Que la creación de dicha Inspección Departamental, además de no importar recargo alguno al Presupuesto, ofrece la ventaja de simplificar los trámites en beneficio directo de las obras de vialidad y de su más rápida ejecución; 2.° Que es evidente la conveniencia, en virtud de las razones expresadas, de ir sustituyendo paulatinamente y á medida que las exigencias lo impongan, las Inspecciones Técnicas Regionales que comprenden extensas zonas, por la zona departamental;

Y atento á lo informado por la Inspección General de Vialidad y la Junta Económico Administrativa de Minas,

SE RESUELVE:

Segregar de la Inspección Técnica Regional número 5 la zona correspondiente al Departamento de Minas, erigiendo á ésta en una nueva Inspección Técnica Regional, que será la número 10.

El cargo de Jefe de la nueva Inspección será desempeñado interinamente por el señor ingeniero Andrés J. Rius, con el goce de sueldo y sobresueldo de que actualmente disfruta.

Comuníquese, insértese en el L. C. y publíquese.

WILLIMAN.
Juan P. Lamolle.

Resolución de carácter general declarando que la ocupación de terrenos por cuadrillas de trabajadores, comprende el derecho de pastoreo.

Inspección Técnica Regional número 6.

Rocha, Junio 6 de 1908.

Señor Inspector General de Vialidad, Ingeniero don Eduardo García de Zúñiga.

Habiéndose presentado ciertas dificultades para la ejecución de algunas reparaciones de carácter urgente, ocasionadas por los vecinos linderos con el camino, he creído deber elevar á usted esta nota con el objeto de conocer su opinión y el procedimiento que se ha de seguir en casos análogos.

Se trata, señor Inspector, de un pantano existente en el paraje denominado "Llanada de Mengotti", camino al puerto de La Paloma, á donde se ha mandado una cuadrilla de pocos hombres á fin de efectuar allí una reparación provisoria hasta tanto la nueva estación nos dé facilidades para hacer las composturas que requiere ese paraje, pero resulta que una vez la cuadrilla allí, pidió al vecino de ese paraje, pastoreo para los animales del servicio, ya sean de carros como de andar, ofreciéndole, como es consiguiente, pagar el importe de dicho pastoreo, á lo que les fué contestado que no daba pastoreo, exponiendo sus excusas más ó menos fundadas.

Ahora bien, puesta esta Inspección en conocimiento del hecho y viendo que no es posible seguir el trabajo por no tener dónde pastorear los animales, dí cuenta á la Honorable Junta de lo sucedido y después de dar algunos pasos á fin de conciliar con esos señores vecinos, indiqué á esta Corporación la necesidad que existe de mandar practicar la apertura de los alambrados, por campo del mismo vecino y poder así facilitar el tránsito que hay entre el puerto de La Paloma y esta ciudad, en vista de que no se puede pasar por el expresado pantano y que el lindero se opone con su negativa, á que se puedan efectuar las reparaciones necesarias.

Siendo así que en vista del presente caso y de otros análogos que se han presentado, pero que felizmente se han podido solu-

cionar satisfactoriamente, desearía el señor Inspector me indicara el procedimiento más corto para proceder.

Saluda al señor Inspector General atentamente.

V. Grille.

Inspección General de Vialidad.

Montevideo, Junio 27 de 1908.

Elévese al Ministerio, manifestándole que, tratándose de una consulta sobre una cuestión de carácter puramente legal, convendría oir la opinión del señor Fiscal de Gobierno.

Federico Capurro.

Ministerio de Obras Públicas.

Montevideo, Junio 2 de 1908.

Vista al señor Fiscal de Gobierno de primer turno.

LAMOLLE

Fiscalía de Gobierno de primer turno.

Excmo. señor:

El inciso 5.° del artículo 1.° de la ley de 4 de Diciembre de 1889, establece que las propiedades contiguas á los caminos están sometidas á las servidumbres de ocupación temporaria para el establecimiento de las carpas de camineros y el depósito de los materiales y otros objetos, en cuanto sea necesario para la construcción y conservación de los caminos.

Si, pues, en virtud de esa disposición los camineros pueden instalarse en los mencionados predios, es obvio que han de poder tener consigo los medios de locomoción que necesitan para el desempeño de sus tareas. De nada les serviría ocupar el predio con las carpas, si tuviesen que dejar los animales de andar, abandonados en el camino.

Es también evidente que si pueden ocupar los terrenos contiguos con los carros, que son objetos necesarios para los trabajos, igualmente han de poder ocuparlos con los animales necesarios para el movimiento de los mismos carros, sin lo cual la servidumbre resultaría en el caso completamente inútil.

Y si por lo que queda dicho, hay el derecho de tener los animales en el campo lindero, tanto para los camineros como para los carros ¿cómo no se ha de tener el de hacerlos pastar en el mismo campo? ¿Se concibe acaso de otro modo la permanencia de los animales en un predio rústico?

La negativa sería tanto como decir que los camineros pueden vivir en el campo, pero no pueden hacer fuego para calentarse un poco de agua ó cocinarse la comida.

Será, pues, el caso de que, como lo dice el mismo inciso 5.° precitado, la servidumbre sólo se imponga en cuanto sea necesario para las obras del camno y en las condiciones que menos molesten al propietario, arrendatario ú ocupante, pero llenados esos requisitos, el gravamen no puede eludirse á menos que se trate de uno de los predios expresamente exceptuados por la misma ley.

Entiende por eso el infrascrito, que en los casos como el consultado, procede la aplicación de la referida servidumbre con lo cual seguramente saldrán ganando los propietarios, quienes de otro modo, dificultando la compostura del camino y obligando á aplazarla á la espera de mejor estación, tendrán que soportar por más tiempo la servidumbre de paso, ya de suyo más gravosa, establecida por el artículo 563 del Código Civil.

V. E., no obstante, resolverá lo que juzgue más acertado.

Montevideo, Julio 11 de 1908.

Luis Varela.

Ministerio de Obras Públicas.

Montevideo, Octubre 15 de 1908.

Vista la nota precedente de la Inspección Técnica Regional número 6, dando cuenta de que algunos vecinos se niegan á dar pastoreo á los animales al servicio de la cuadrilla encargada de la compostura del pantano existente en el paraje denominado " Llanada de Mengotti ", en el camino al puerto de La

Paloma, (Departamento de Rocha) y consultando el procedimiento á seguir en el caso ocurrente y otros análogos que puedan presentarse; y

Considerando: 1.º Que la ley de 4 de Diciembre de 1889 establece en su artículo 1.º, inciso 5.º, que las propiedades contiguas á los caminos están sometidas á la servidumbre de ocupación temporaria para el establecimiento de las carpas de camineros y otros objetos en cuanto sean necesarias para la construcción y conservación de los caminos;

2.º Que en esa servidumbre están virtualmente comprendidos los carros y animales al servicio de los mismos, así como también los caballos que utilizan los peones como medio de locomoción, pues unos y otros son elementos necesarios á la construcción y conservación de los caminos y sirven para facilitar el transporte de los materiales, herramientas y personal destinados á los trabajos;

3.º Que la ocupación de que se trata, comprende necesariamente el derecho del pastoreo para aquellos animales desde que son elementos concurrentes á la más rápida ejecución de los trabajos y porque la negativa á prestar ese servicio, además de ser evidentemente contraria al espíritu de la ley, haría ilusoria en muchos casos la servidumbre legal establecida;

4.º Que el interés general exige que se den en todos los casos las mayores facilidades para la ejecución de las obras de mejora de la vialidad, teniéndose, sin embargo, presente el principio que establece la ley de ocasionar las menos molestias posibles al dueño, arrendatario ú ocupante del predio sirviente y que en el interés particular de estos mismos está también otorgar aquellas mismas facilidades para evitar que se les imponga, en defecto de la servidumbre de ocupación temporaria, la de paso establecida por el artículo 563 del Código Civil, que les resultaría más gravosa;

Por todas estas consideraciones y atento á lo dictaminado por el señor Fiscal de Gobierno de primer turno,

El Presidente de la República, con carácter general,

RESUELVE:

Artículo 1.º Declarar que la servidumbre de ocupación establecida por el inciso 5.º del artículo 1.º de la ley de 4 de Diciembre de 1889, comporta el derecho de pastoreo de los animales

necesarios para el servicio de las cuadrillas encargadas de la construcción y conservación de los caminos, siempre que no se trate de algunos de los predios expresamente exceptuados por la citada ley.

Art. 2.° Comuníquese, insértese en el L. C. y publíquese.

WILLIMAN.
JUAN P. LAMOLLE.

Se segrega el Departamento de Paysandú de la Inspección Técnica Regional número 2 y se erige en él la Inspección Técnica Regional número 11.

Junta Económico Administrativa.

Paysandú, Setiembre 3 de 1908.

Excmo. señor:

La Junta Económico Administrativa que presido, en sesión celebrada con fecha 2 del corriente, resolvió dirigirse á V. E., como tengo el honor de hacerlo, solicitando que por quien corresponda y previos los trámites del caso, se independice la Inspección Técnica Regional de Paysandú de la del Salto, en virtud de la importancia de los trabajos que se realizan en este Departamento y de los numerosos asuntos que se tramitan por esta Oficina Técnica, como suficientemente lo demuestran las memorias semestrales de su labor.

En consecuencia, esta Junta espera que V. E., en atención á las causas expuestas, apoyará y prestará su superior aprobación á esta petición, máxime teniendo en cuenta la reconocida importancia de los trabajos que realiza la Inspección Técnica de esta localidad y de los innumerables asuntos en que interviene, los cuales requieren un breve trámite de esa repartición para el mejor servicio de los intereses generales de esta zona de la República.

La importancia de este Departamento, Excmo. señor Ministro, es indiscutible y la misma ley que actualmente estudia la Asamblea Nacional, referente á las Intendencias ya indica una

de primer orden, la cual tendrá á no dudarlo con la Inspección Técnica Regional.

Por otra parte, Excmo. señor Ministro, la Junta es la primera en reconocer los beneficios que resultarán con la separación de la Inspección de Paysandú de la zona número 2 y el Ministerio de V. E. interesado como está en la mejor organización de las Oficinas que coadyuvarán á esta Corporación, le prestará á no dudarlo preferente atención á este petitorio, de acuerdo con los bien entendidos intereses públicos cuyos patrióticos anhelos inspiran al Superior Gobierno de la República.

Saludo al Excmo. señor Ministro con mi más alta y distinguida consideración.

E. Garvarino, Presidente. —
B. C. Pradines.

Ministerio de Obras Públicas.

Montevideo, Setiembre 21 de 1908.

Informe la Inspección General de Vialidad.

LAMOLLE.

Inspección General de Vialidad.

Montevideo, Setiembre 22 de 1908.

Excmo. señor:

Esta Inspección aprueba completamente la iniciativa de la Honorable Junta de Paysandú, que no puede ser más oportuna, ahora que hay al frente del servicio técnico de aquel Departamento un ingeniero competente y activo.

En el proyecto de reorganización de las Inspecciones Técnicas, proyecto que V. E. tiene en su poder desde hace tiempo, se prevé la transformación de esas oficinas, de regionales en departamentales, y se dan los fundamentos que aconsejan esa transformación. Creo inútil, por consiguiente, reproducirlos aquí.

La escasez de personal técnico, que sería la única objeción

válida contra esa reforma, no podría alegarse en este caso. No veo, pues, sino ventajas á la independización de la Inspección Técnica de Paysandú.

Eduardo García de Zúñiga.

Ministerio de Obras Públicas.

Montevideo, Octubre 1.° de 1908.

Vista la gestión iniciada por la Junta Económico Administrativa de Paysandú pidiendo se segregue de la Inspección Técnica Regional número 2, la zona correspondiente á aquel Departamento, erigiendo á ésta en una nueva Inspección Técnica;

Considerando: 1.° Que la creación de dicha Inspección Departamental, además de no importar recargo alguno al presupuesto, ofrece la ventaja de simplificar los trámites en beneficio directo de las obras de vialidad y de su más rápida ejecución. 2.° Que es evidente la conveniencia, en virtud de las razones expresadas, de ir sustituyendo paulatinamente y á medida que las exigencias lo impongan, las Inspecciones Regionales que comprenden extensas zonas, por la zona departamental;

Y atento á lo informado por la Inspección General de Vialidad y á lo manifestado por la Junta Económico Administrativa de Paysandú en la precedente nota,

SE RESUELVE:

Segregar de la Inspección Técnica Regional número 2, la zona correspondiente al Departamento de Paysandú, erigiendo á ésta en una nueva Inspección Técnica Regional, que será la número 11.

El cargo de Jefe de la nueva Inspección será desempeñado interinamente por el ingeniero don Alfredo Mendivil, con el goce del sueldo y sobresueldo de que actualmente disfruta.

Comuníquese, insértese en el L. C. y publíquese.

WILLIMAN.
JUAN P. LAMOLLE.

Resolución de carácter general determinando el alcance de los cometidos de las Inspecciones Técnicas Regionales, con relación á la contratación de personal, útiles y herramientas.

Inspección Técnica Regional número 8.

Mercedes, Setiembre 19 de 1908.

Señor Inspector General de Vialidad, Ingeniero don Eduardo García de Zúñiga.

La Honorable Junta Económico Administrativa de este Departamento ha procedido á la formación de cuadrillas, tanto de vialidad rural como urbana, prescindiendo de esta Oficina, y ha solicitado 15 días después que la Inspección dirigiera las obras que las mencionadas cuadrillas están ejecutando, pero sin darle intervención en el nombramiento y selección del personal, ni en el equipo, ni siquiera en los gastos que por concepto de vialidad se hacen, pues sólo se concretó la Secretaría á pasar una serie de cuentas para que sin más requisistos fueran conformadas.

Atento á ese proceder, la Oficina se negó á conformar las cuentas porque no tenía conocimiento oficial de esos gastos, dando así lugar á una resolución de la Honorable Junta mandando abonar las cuentas de gastos de vialidad ya hechos y los que han seguido haciendo sin intervención de esta Oficina. Por este estado de cosas, esta Oficina remitió y recibió las notas que se transcriben para conocimiento de esa Inspección General y á los fines que considere del caso.

Saludo al señor Inspector con mi mayor consideración.

Juan F. Delfino.

Inspección General de Vialidad.

Montevideo, Setiembre 24 de 1908.

Excmo. señor Ministro de Obras Públicas.

V. E. verá por estos antecedentes que la Honorable Junta de Soriano, ha puesto ya en práctica las ideas que servirán de base

á su proyecto de reglamento de vialidad, que V. E. tiene á estudio y que fué informado por esta Inspección General con fecha 15 de Mayo del corriente año. La lectura de estos antecedentes convencerá, según creo, á V. E. de la razón que tenía esta Oficina para oponerse á que se restringieran como se pretendía hacerlo por la aplicación del reglamento citado, las facultades de la Inspección Técnica, facultades indispensables por ser correlativas de las responsabilidades que incumben á las Inspecciones Técnicas Regionales.

Me parece que habría urgencia en manifestar á la Honorable Junta de Soriano, que las diversas disposiciones emanadas del Superior Gobierno y citadas por el señor Ingeniero Delfino, conservan toda su validez y que las Juntas no pueden adoptar resoluciones ni iniciar procedimientos que contraríen el espíritu de aquéllas. En especial el aviso previo de todos los trabajos de vialidad á emprender y la intervención de las Inspecciones en el nombramiento del personal para ejecutarlos y en la adquisición de los útiles y materiales respectivos, son indispensables para el control de las cuentas y para que los trabajos se realicen en buenas condiciones técnicas y económicas.

Eduardo García de Zúñiga.

Ministerio de Obras Públicas.

Montevideo, Octubre 1.° de 1908.

Hallándose pendiente de resolución el reglamento formulado por la Junta Económico Administrativa de Soriano á que se refiere la Inspección General de Vialidad, agréguese á estos antecedentes y pasen en vista al señor Fiscal de Gobierno de primer turno.

LAMOLLE.

Fiscalía de Gobierno de primer turno.

Excmo. señor:

Este Ministerio ya ha tenido ocasión de manifestar á V. E., que las Inspecciones Técnicas Regionales son órganos del Poder

Ejecutivo, como expresamente lo dispone el artículo 4.° del decreto de su creación y que si bien, posteriormente, la ley orgánica de 10 de Julio de 1903 y la ley sobre patentes de rodados han establecido que aquéllas quedan bajo la dependencia de las Juntas, esas leyes no han transformado la naturaleza ó el carácter de dichas Inspecciones, convirtiéndolas en órganos municipales, puesto que han dejado subsistentes todos los cometidos y detalles de organización y funcionamiento establecidos en el precitado decreto y que son completamente incompatibles con la expresada municipalización.

Las Inspecciones Técnicas continúan, pues, siendo órganos del Poder Ejecutivo, estando, como tales, encargados del control técnico y económico de las obras que las Juntas lleven á cabo (artículos 4 y 12 del decreto de 3 de Noviembre de 1899 y 24 del decreto reglamentario de la ley sobre patentes de rodados), y le dependencia á que se refieren las leyes antes recordadas, no puede ser entendida sino sin perjuicio de esas funciones controladoras y en cuanto sea necesario para que las primeras cumplan la misión que también tienen, en cuanto á la vez han sido creadas para auxiliar á las Municipalidades en el servicio de vialidad que éstas tienen á su cargo, y en tal concepto intervengan en la confección y aprobación de los planos para las obras que las mencionadas corporaciones resuelvan ejecutar y se encarguen de la dirección y vigilancia de esas mismas obras. En dicho carácter de auxiliares las Inspecciones no pueden hacer ningún trabajo sin que les haya sido encargado, pero deben hacerlo cuando les ha sido ordenado regularmente, y en ese sentido dependen de las Juntas, pero no dependen de éstas cuando las obras á ejecutarse hayan sido autorizadas sin su asesoramiento previo, ó las consideren técnicas y económicamente malas, casos en los cuales no sólo pueden sino que deben negar su concurso, porque de lo contrario faltarían á los cometidos del control que deben ejercer en nombre del Poder Ejecutivo ante el cual son responsables de sus actos.

Tal es, Excmo. señor, la verdadera condición legal de las Inspecciones Técnicas Regionales, de acuerdo con las disposiciones que las han regido hasta el presente y las rigen en la actualidad, condición que ha sido perfectamente reconocida y definida en el artículo 24 del decreto reglamentario de la ley de Patentes de Rodados.

Ha estado, pues, en su derecho, más aún, ha cumplido su

deber el Jefe de la Inspección número 8, al negar su concurso á la Junta de Mercedes para la dirección de las obras mencionadas en las notas transcriptas y que la expresada Corporación ha resuelto hacer sin haberle dado la intervención correspondiente ni para la aprobación previa de ellas, ni para la organización y adquisición de los diferentes elementos necesarios para llevarse á cabo, tales como contratación de personal, compra de útiles y materiales, etc.

Y no se diga que las Juntas cumplen con la ley llamando á la Inspección para que dirija la ejecución de los trabajos, lo que le ofrecerá el medio de ejercer las funciones controladoras que le están encomendadas.

No hay control posible ó, por lo menos, no hay control serio, eficaz y oportunamente ejercido si no se empieza por el examen de los proyectos á adoptarse por sencillos que ellos sean, el examen de las condiciones técnicas y económicas de las obras á ejecutarse, elección del personal, de los materiales y hasta de los útiles y herramientas que las Inspecciones hayan de emplear, de todo lo cual depende en gran parte la buena ejecución de las obras técnicas y económicamente consideradas. Si no existe aquella intervención previa y luego se pretende que la Inspección dirija los trabajos, como no se puede pretender que se limite á vigilarlos tan sólo para que las cosas se hagan á satisfacción únicamente de la Junta, resultará que el Ingeniero podrá encontrar inconvenientes las condiciones técnicas ó económicas adoptadas por aquélla, podrá rechazar individuos del personal contratado sin su aprobación, podrá rechazar materiales ó herramientas, podrá negarse á autorizar pagos, etc., todo lo cual dará lugar á diversas dificultades, interrupciones y demoras que deben evitarse y que no se previenen sino dando á las Inspecciones la intervención oportuna antes indicada.

De ahí que no puede acordarse la ejecución de obra alguna sin el previo asesoramiento de la Inspección respectiva y que si las Juntas quieren contratar directamente el personal, los materiales y las herramientas que han de emplear las Inspecciones, no pueden hacerlo sino con la intervención y aprobación previas de éstas, si no quieren exponerse á producir los tropiezos ya mencionados, por lo cual es lo más acertado, porque es también lo más sencillo y lo más seguro, que dichos contratos sean celebrados por las Inspecciones, tanto más

cuanto que se refieren á elementos que éstas deben utilizar y de cuyos servicios y buena aplicación son responsables.

Observándose ese procedimiento, no habrá jamás dificultad alguna ocasionada por el doble control que las Inspecciones deben ejercer y en cuanto á las Juntas, á las que las Inspecciones deben dar conocimiento de lo que hagan por cuenta de ellas, si llegase el caso de que tuvieran algún motivo de queja, si las observaciones que dirijan á los Ingenieros no fuesen suficientes, podrían siempre acudir al Ministerio de V. E.

Si V. E. participa de estas opiniones y las adoptase como resolución, quedaría resuelta la consulta formulada por el Ingeniero Delfino, definidos también y de una manera completa los derechos y deberes de las Inspecciones para con las Juntas, y resuelto el expedientillo agregado en que se discuten los términos en que la Inspeccion número 8 puede aceptar el reglamento de Vialidad sancionado por la Junta Económico Administrativa de Mercedes.

V. E. no obstante resolverá lo que juzgue más acertado.

Montevideo, Octubre 8 de 1908.

Luis Varela.

Ministerio de Obras Públicas.

Montevideo, Noviembre 12 de 1908.

Vistos estos antecedentes, de los que resulta:

1.° Que la Junta Económico Administrativa de Soriano ha dispuesto la formación de cuadrillas de peones y la ejecución de obras de vialidad sin la debida intervención de la Inspección Regional respectiva; y

2.° Que la misma Junta recién después de muchos días de organizadas las cuadrillas y de iniciados los trabajos, dió conocimiento de los hechos á la Inspección Técnica para que asumiera la dirección de las obras, pretendiendo á la vez, que la Inspección conformara las cuentas de dichos trabajos iniciados sin su intervención, á lo que se ha negado dicha Oficina Técnica.

Considerando: 1.° Que diversas disposiciones emanadas del Poder Ejecutivo han definido ya, con toda precisión, la inter-

vención que corresponde á las Inspecciones Técnicas Regionales en las obras de vialidad que resuelvan llevar á cabo las Juntas Económico Administrativas de campaña.

2.º Que las Inspecciones Técnicas Regionales son directamente responsables de las condiciones técnicas y económicas en que se ejecutan las obras de vialidad, responsabilidad que no podría hacerse efectiva si los elementos auxiliares de que aquéllas disponen no estuvieran, con respecto á ellas, en una relación directa de subordinación.

3.º Que de la buena elección de capataces y obreros, depende en gran parte el éxito de las obras ejecutadas por Administración y que, por lo consiguiente, el más habilitado para juzgar y apreciar las condiciones de dicho personal es la propia Inspección Técnica.

4.º Que siendo múltiples y con frecuencia distantes entre sí las obras que se llevan á cabo por las Inspecciones, tienen éstas forzosamente que delegar, aunque sea temporalmente, su dirección y vigilancia en personal subalterno á cuyo efecto es menester que éste les inspire la suficiente confianza, lo que sólo puede suceder cuando ese personal haya sido seleccionado.

5.º Que por otra parte es indispensable que las Inspecciones pueden desprenderse, sin dificultad de ningún género, del personal obrero á sus órdenes, cuando éste no llena las condiciones requeridas, sustituyéndolo por otro que conceptúe superior ó más laborioso, como es de práctica universal en materia de construcciones.

6.º Que exactamente las mismas razones y fundamentos militan para que las Inspecciones á quienes corresponde la preparación previa de los proyectos, tengan también á su cargo la contratación de los materiales, útiles y herramientas que han de emplearse en las obras.

7.º Que por su parte, las Juntas Económico Administrativas pueden en todo caso ejercer el más severo control y la más eficaz vigilancia en la marcha y conducta de las cuadrillas de obreros, así como en la adquisición de los materiales, útiles, etc., á efecto de formular las observaciones y quejas que juzguen oportunas, ante las Inspecciones Técnicas Regionales y en caso de no ser debidamente atendidas, ante el Ministerio de Obras Públicas.

8.º Que la precedente vista del señor Fiscal de Gobierno

de primer turno confirma, una vez más, la verdadera doctrina que regula las relaciones entre las Juntas y las Inspecciones Técnicas Regionales.

El Poder Ejecutivo, con carácter general,

RESUELVE:

1.º La contratación de capataces y peones para la ejecución de las obras de vialidad debe hacerse por las Inspecciones Técnicas Regionales, así como la adquisición de los materiales, útiles y herramientas que sea necesario emplear en dichas obras, sin perjuicio de que las Inspecciones atiendan en uno ú otro caso, y siempre que sea compatible con la buena ejecución de las obras, las indicaciones que les hagan las Juntas.

2.º Con respecto al caso concreto de que tratan estos antecedentes; hágase presente á la Junta de Soriano que no ha podido, sin contrariar disposiciones vigentes, disponer la formación de cuadrillas de peones y la ejecución de las obras de vialidad sin la previa intervención de la Inspección Técnica Regional; y

3.º Que ésta ha procedido en cumplimiento de su deber al no hacerse cargo de la dirección de las obras en las condiciones en que le fué conferida y al negarse á conformar las cuentas respectivas.

4.º Circúlese y publíquese.

WILLIMAN.
JUAN P. LAMOLLE

1. — Departament

sostenimiento			
—	—	—	Junio, incluso $ 180 82 por ladrillos, aca- herramientas.
—	—	—	
—	—	—	
—	—	—	en los días 13 y 14 Diciembre 1907, incluso c.
—	—	—	por una cuadrilla de nueve hombres in- e el 1.° al 31 de Octubre, incluídos $ 4 00 rramientas.
—	—	—	por una cuadrilla de nueve hombres in- el 1.° Noviembre á 31 Diciembre, inclui- tura de herramientas.
—	—	—	
—	—	—	por una cuadrilla de ocho hombres incluso de Noviembre á 31 Diciembre, incluídos de herramientas.
—	—	—	
—	—	—	
—	—	—	en el mes de Febrero.
—	—	—	Enero, Febrero y Marzo.
—	—	—	
—	—	—	
—	—	—	
—	—	—	ombres desde el 12 al 24 Octubre, incluídos de herramientas.
—	—	—	
—	—	—	por una cuadrilla de diez hombres incluso de Diciembre de 1907 á 8 de Marzo.
—	—	—	por una cuadrilla de diez hombres incluso de Marzo á 31 de Mayo.
—	—	—	

o de la Colonia, por los c

Francisco Sureda.

Inspec.º Semestre de 1908.

DESIGNACIÓN DE LA	Badenes ó calzadas — Longitud m.	Badenes ó calzadas — Superficie m.²	Precio por obra ó parte de obra	TOTAL GASTADO SOBRE EL CAMINO
Camino Departamen duce á la Exposi	—	—	$ 274 62	
	—	—	» 2.023 (3	
	—	—	» 59 35	
	10 —	80 —	» 32 —	$ 2 389 —
Trozo de camino en	—	.	$ 8 16	
	—	—	» 128 46	
	—	—	» 2 —	
	9 —	67 50	» 22 63	» 161 25
Camino Vecinal de S Leon. – Primer tr	—	—	$ 97 19	
	—	—	» 0 71	
	4 —	32 —	» 12 80	» 110 70
Camino Vecinal á Pa trozo............	—	—	$ 95 20	
	—	-	» 8 25	
	2 —	16 —	» 6 40	» 109 85
Camino Vecinal á P palme á Paso de	—	—	$ 456 91	
	—	—	» 2 67	
	4 —	32 —	» 12 80	» 172 38
Camino de la Estació viyú............	—	—	$ 8 66	
	—	—	» 122 03	
	—	—	» 0 88	» 131 57
Camino Departamen Rivera. — Primer	—		$ 249 20	
	—	—	» 8 10	
	4 —	32 —	» 9 60	» 266 90
Camino Departament trozo.	—	—	$ 77 75	
	—	—	» 381 28	
	8 -	64 —	» 7 92	
	—	—	» 19 20	» 486 15
				$ 3.827 80

Segundo s el kilómetro .... $ 1.097 70

San Eugen 909.— V.º B.º *Carlos Bonasso*,
Ing. - Jefe.

...rembó. — Año 1908.

...nes ó calzadas		Alcantarillas			Taludes tepes	Precio por obra ó parte de obra
...tud	Superficie m.²	Luz m.	Largo m.	Alto m.	m.²	$
60	12 48	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—
80	75 60	—	—	—	—	—
70	88 90	—	—	—	—	—
		—	—	—	—	—
—	18 —	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—
—	18 —	—	—	—	—	—
50	24 50	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—
	—		—	—		—
	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—		
	—			—	—	—
	—	—			—	
—	24 —				—	
—	24 —	—		—	—	—
—	24 —	—		—	—	—
—	30 —	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	377
	—	—	—	—	—	274
		—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—
		4 80	4 —	1 30		

9
4
7
0

V.° B.°

Florencio G. Pon...
Ing.° Jefe.

. — Año 1908.

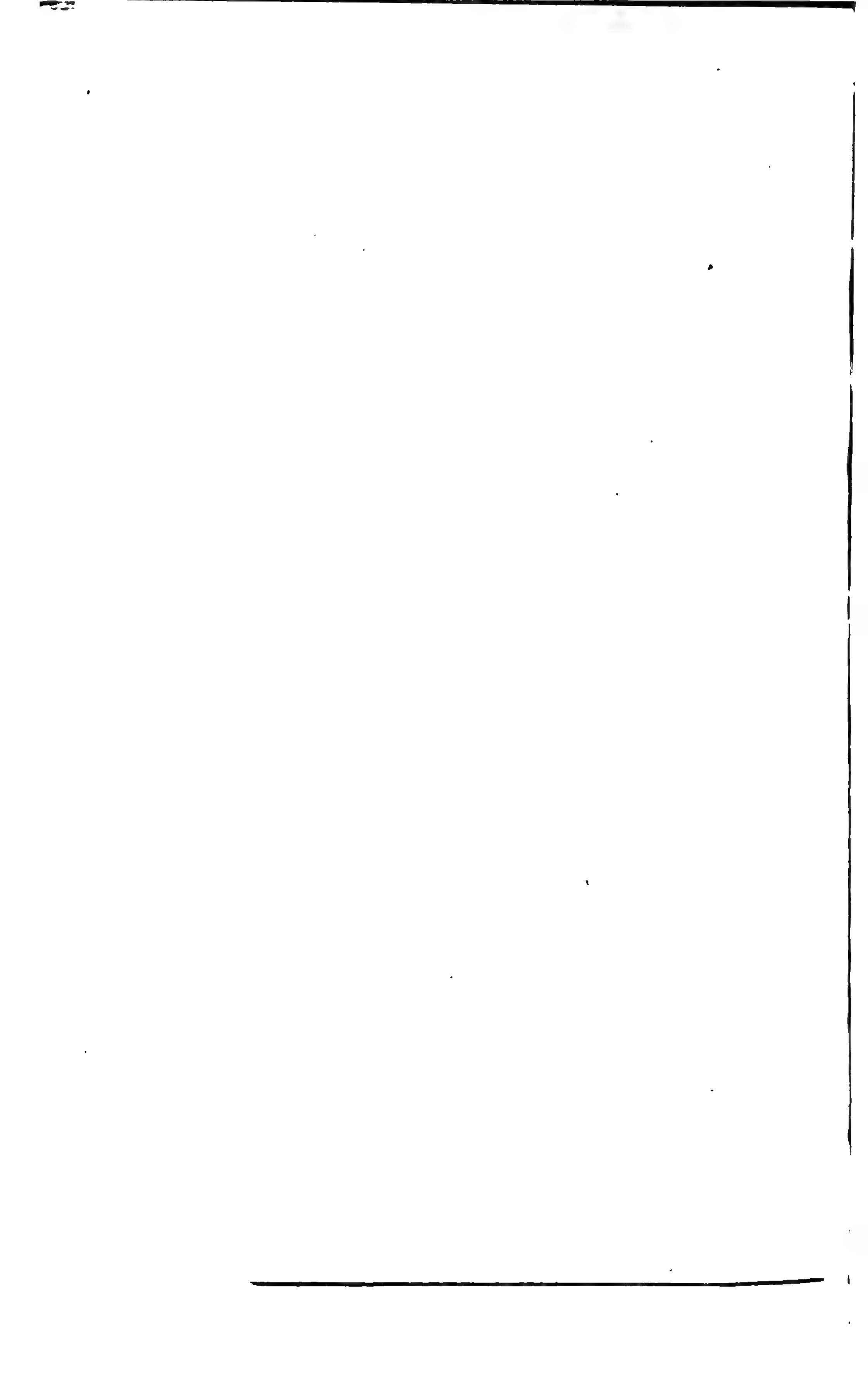
Badenes ó calzadas — Longitud m.	Badenes ó calzadas — Superficie m.²	TOTAL GASTADO SOBRE EL CAMINO $	OBSERVACIONES
—	—	4.166 43	A este rubro corresponde un depósito de piedra partida de 987 m.³ y otro de balasto de 125 m.³
—	—	—	
—	—	—	
	—	—	
—	—	435 —	
			Esta Inspección dirigió é inspeccionó el edificio construído para sede de la Comisaría de Rivera Chica.
	—	2.434 66	Alcantarillas de doble boca.
—	—	803 19	
—	—	188 98	
—	—	155 03	
—	—	165 45	
—	—	50 09	
—	—	60 —	
40 —	320 —	108 23	
—	—	1.490 55	
—	—	2.022 54	
—	—	1.128 —	
—	—	338 48	
—	—	125 69	
—	—	13.657 32	

31 de 1908.

L. Serralta Gonzalez.

es. — Año 1908.

rmigón	Alcantarillas de mampostería			Puentes d
Alto	Luz	Largo	Alto	Luz
m.	m.	m.	m.	m.



INSPECCIÓN TÉCNICA REGIONAL N.º 5
DEL
DEPARTAMENTO DE CANELONES

Señor Inspector General de Vialidad.

Guadalupe, Enero 8 de 1909.

En cumplimiento de lo ordenado por el señor Inspector General, tengo el honor de elevar á su ilustrada consideración, junto con la presente nota, la memoria de los trabajos de vialidad ejecutados en el Departamento de Canelones durante el año 1908, bajo la dirección de esta Oficina.

Sólo me resta saludar muy atenta y respetuosamente al señor Inspector.

Francisco Rodríguez Torres,
Ingeniero Jefe.

Inspección Técnica Regional N.° 5
Departamento de Canelones.—Año 1908

DESIGNACIÓN Y SITUACIÓN DE LAS OBRAS	Longitud total m.	COSTO Por obra	COSTO Por camino
J. E. A. — Villa de Guadalupe			
VIALIDAD URBANA			
Calle Pando entre las de Uruguay y La Paz —Terminación del arreglo empezado el año anterior y que consistió en la extracción de fango de varios pozos, formación de drenes de piedra partida y de un afirmado con balasto de la cantera municipal. Gastado durante este año	96	$ 58 57	$ 58 57
Calle Treinta y Tres, entre las de Comercio y Migues. Varias refacciones en distintas fechas y posteriormente limpieza del macadam existente y recargo general con piedra de granito extraída de una cantera municipal del pueblo de La Paz y triturada en Guadalupe en la máquina de la H. Junta.	661	» 1.945 29	
Entre Comercio y Florida, limpieza de los arroyos empedrados	96	» 0 98	» 1.946 27
Calle Montevideo entre Comercio y Artigas. Refacciones del afirmado en diversas épocas, consistentes en bancheos con piedra de la cantera municipal y limpieza de los arroyos	96	» 10 —	
Entre Comercio y Florida, limpieza de los arroyos	95	» 0 98	
Entre Florida y Maldonado, extracción de fango de un gran bache, relleno con tierra; refacción del firme y arreglo de los arroyos	98	» 7 75	
Entre Paysandú y Cerro Largo, extracción de fango de un gran pozo, relleno del mismo, arreglo de la explanación y formación de arroyos	96	» 18 38	» 37 11
Calle Maldonado entre las de Treinta y Tres y Pando, limpieza y preparación de la parte central del afirmado ó sea la parte macadamnizada para extender un recargo general con piedra de buena calidad	250	» 73 32	» 73 32
Se han hecho además trabajos de conservación consistentes siempre en la extracción de fango, relleno de pozos y zanjas, abrir arroyos y dar forma á la explanación en las calles que á continuación se indica con la extensión y costo correspondiente:			
Maldonado entre Montevideo y San Isidro	68	» 7 50	» 7 50
San Antonio entre Constitución y Montevideo	190	» 20 95	» 20 95
San Antonio entre San Isidro y la cañada del Pescador	190	» 20 58	» 20 58
Comercio entre Montevideo y Pando.....	880	» 14 81	» 14 81
Artigas entre Montevideo y Constitución	190	» 8 82	» 8 82
Pino entre Uruguay y Migues	95	» 14 70	» 14 70
Migues entre Pino y Tala.................	190	» 54 39	» 54 39
La Paz entre Treinta y Tres y San Isidro	190	» 24 99	» 24 99
Colonia entre San Juan Bautista y San Isidro	95	» 7 85	» 7 35
San Juan Bautista entre Comercio y Colonia	185	» 44 18	» 44 18
Constitución entre San José y Minas	95	» 6 30	» 6 30
Transporte.......			$ 2.339 84

DESIGNACIÓN Y SITUACIÓN DE LAS OBRAS	Longitud total m.	COSTO	
		Por obra	Por camino
Transporte......			$ 2.389 84
San Isidro entre Florida y Comercio.....	95	$ 9 85	» 9 85
Conservación del macadam que une el camino á los Cerrillos con la Estación Canelones del Ferrocarril Central..............	300	» 18 88	» 18 38
VIALIDAD RURAL			
Camino de Guadalupe á Santa Rosa y Sauce. —Macadamnización del terraplén existente entre las propiedades de los señores Freire, Testa y Fuster. Se construyó un firme de macadam con piedra extraída de una cantera municipal del pueblo de La Paz y triturada á máquina en Guadalupe, con un ancho de 6 metros y un espesor de 0.20 cts.; se arreglaron los paseos y cunetas y se construyó un badén empedrado en la unión de este camino con el de Guadalupe á la Cadena de 8 metros de ancho por 3.50 cts. de longitud. El costo subido de esta obra se debe á que no pudiendo dar la Empresa del Ferrocarril Central vagones para el transporte de la piedra á causa de la huelga habida en el año y otros motivos, resultó carísima la trituración á máquina, debido al tiempo perdido por el maquinista y foguista. Este trabajo quedó casi terminado el 31 de Diciembre, faltando sólo concluir los paseos y cunetas y unos dos días de cilindrado	870	» 7.958 56	» 7.958 56
Camino de Canelones á Santa Rosa.—Demolición de una alcantarilla existente, en estado ruinoso, en la Cañada de Socorro, y construcción de otra con estribos de hormigón y tablero de madera dura, de una luz de 3 metros y un ancho de 5 metros. Regularización del cauce de la cañada y arreglo del terraplén y formación de un trozo de macadam contiguo á la alcantarilla	80	» 740 —	
En el mismo camino, frente á la casa de comercio de Satragno. — Relleno de unos grandes zanjones; construcción de un desmonte, un trozo de macadam de 40 metros de longitud por 6 de ancho y un badén empedrado de 10 metros de longitud por 6 de ancho	87	» 623 19	
En el mismo camino, frente á la propiedad del señor Remedios. – Extracción de fango y relleno de pozos y zanjas y apertura de cunetas............................	20	» 29 —	» 1.392 19
Camino de Guadalupe al Sauce en el paso de Las Piedras. — Existe una alcantarilla de 2 metros de luz que no da suficiente desagüe en las crecientes comunes, en las cuales pasaba el agua por dos depresiones que presentaba el terraplén á uno y otro lado del puente. En estas depresiones se habían formado dos grandes pantanos. Se extrajo el fango de los pantanos, se refaccionó el terraplén, pero sin modificar sensiblemente las rasantes, dotándolo de cunetas de desagüe y se construyó un afirmado dispuesto así: en cada uno de los puntos bajos del terraplén se construyó un trozo de empedrado de 40 metros de longitud por 6 metros de ancho cada uno y tres trozos de macadam cuya longitud total era de metros 80.50....	880	» 877 35	
Transporte.......		$ 877 35	$ 11.719 82

DESIGNACIÓN Y SITUACIÓN DE LAS OBRAS	Longitud total m.	COSTO Por obra	COSTO Por camino
Transporte........		$ 877 35	$ 11.718 82
Reparación del terraplén de acceso del puentecito sobre la cañada La Totora entre las propiedades de don José Rocca y don Gregorio De-León y construcción de dos pequeños trozos de macadam de metros 4,50 de longitud cada uno á cada lado del puentecito	214	» 141 64	
Reparación del terraplén de acceso de un puentecito existente entre las propiedades de don Gregorio De-León y construcción de dos pequeños trozos de macadam uno á cada lado del puentecito, de 5 metros de longitud cada uno............................	344	» 146 69	
Reparación del terraplén de acceso á la tajea enlosada doble existente entre las propiedades de la sucesión Fuentes y construcción de un trozo de macadam de 10 metros de longitud sobre la tajea.............	130	» 61 28	
Entre las propiedades de don Modesto Colmán: demolición de una alcantarilla en ruinas. construcción de un trozo de afirmado con los escombros, apertura de cunetas y formación de terraplén	95	» 44 —	
Entre las propiedades de don Modesto Colmán y Jesús Maza: reparación del terraplén de acceso de una alcantarilla y regularización del cauce de la cañada.......	45	» 30 75	» 1.301 71
Camino vecinal que partiendo de la casa de don José Roca, en el camino de Guadalupe al Sauce, cruza el Camino Nacional al Paso de Cuello frente á la casa de comercio del señor Machín. entre las propiedades de los señores Serra y de León: refacción de una tejea de metros 0.80 de luz. cambiando el tablero de madera en mal estado por un enlosado de granito y reparación del terraplén de acceso	70	» 79 49	
Entre las propiedades del señor Francisco Pérez: reparación del terraplén de acceso de una alcantarilla de material.......	401	» 199 55	» 279 04
Camino de Guadalupe al Paso de la Cadena sobre el arroyo Canelón Grande. — En el cañadón conocido por de Palomeque próximo á la villa de Guadalupe: refacción de un puentecito existente con estribos de mampostería y tablero de madera de metros 6,25 de luz. Se aumentó la altura en los estribos y se renovó totalmente el tablero empleando vigas y piso de madera de quebracho y sobrepiso y parapeto de pino de tea, dándole un ancho entre guardaruedas de metros 4,80; se reparó el terraplén de acceso y se construyó un pequeño trozo de macadam á cada lado del puente........	60	» 946 13	
Sobre el arroyo Canelón Chico próximo al Paso de Palomeque.— Demolición del tablero de madera de pino del puente allí existente en estado ruinoso y estudios para la ubicación de un nuevo puente á construirse sobre dicho arroyo y para servir al mismo camino..............................		» 73 50	
Entre las casas de comercio de los señores Abella y Camejo, — Reparación del terraplén de acceso al puente conocido por de Perdomo sobre el arroyo Barrancas Coloradas......................................	1.242 50	» 179 25	
Transporte.......		$ 1.198 88	$ 13.299 57

DESIGNACIÓN Y SITUACIÓN DE LAS OBRAS	Longitud total m.	COSTO Por obra	COSTO Por camino
Transporte.......		$ 1.198 86	$ 18.299 57
Entre las propiedades de don Valentín Martínez y don Ramón Besiño. Existe allí un caño doble con un terraplén macadamnizado. Se hizo una refacción general consistente en el recargo de los taludes y paseos y bacheos en el macadam............	302	» 199 50	
Entre las propiedades de los señores Saura y Bornia. En este paraje existen en el camino grandes zanjones hasta de ms. 1.50 de profundidad. Esta Oficina proyectó el relleno de dichos zanjones y la construcción de un trozo de macadam sobre la explanación obtenida parte en desmonte y parte en terraplén. Se ha terminado la explanación, faltando para concluir los trabajos proyectados, abrir la caja y construir el macadam..............................	646	» 1.071 48	» 2.469 86
Camino Nacional al Paso de Cuello sobre el Río Santa Lucía.—Entre las propiedades de la señora Curbelo y del señor Satragno contiguo al Camino de Guadalupe á Santa Rosa. — Demolición de una alcantarilla en ruinas, que debido á modificaciones sufridas por el terreno no prestaba servicio alguno: extracción de fango, relleno de pozos y zanjas; construcción de un terraplén de 151 metros de longitud por 8 de explanación con una altura media de metros 0,30: apertura de un gran desagüe y cunetas laterales y construcción de un badén empedrado de 20 metros de longitud por 6 de ancho....................................	201	» 644 —	» 644 —
Camino de Guadalupe á los Cerrillos entre las propiedades de los señores Nogués y Castelli. Reparación del terraplén de acceso al puente de Artigas sobre la cañada de Etchevarría..............................	945	» 165 93	» 165 93
Camino en prolongación de la calle Comercio de la villa de Guadalupe entre las propiedades de los señores Viñas, Degiovanángelo y Pastorino. Terminación del arreglo del terraplén de acceso de una alcantarilla existente, comenzado en el año 1907........	469	» 34 38	
Entre las propiedades del señor Dotta y de la sucesión Bovio. — Relleno de zanjas, apertura de cunetas y arreglo de una explanación..................................	280	» 117 69	» 152 07
Camino de Guadalupe á Las Brujas entre las propiedades del señor Márquez.—Refacción de una tajea con estribos de mampostería y tablero de madera de metros 0.80 de luz; reparaciones en los estribos; cambio total del tablero colocando un piso de tablones de quebracho y sobrepiso de pino de tea y construcción de dos pequeños trozos de macadam, uno á cada lado de la tajea.	7	» 79 83	» 79 83
Camino Nacional al Paso de Pache frente al prado de Guadalupe.—Compostura en la bóveda de una alcantarilla existente y reconstrucción del terraplén de acceso.......	90	» 93 70	
Frente á la propiedad de Bartolo Bartora próximo á la villa de Guadalupe. — Compostura en la bóveda de una alcantarilla existente; reconstrucción del terraplén de acceso y apertura de un desagüe..........	67	» 83 16	
Entre las propiedades de los señores Espinosa y Weigel.—Extracción de fango, relleno de pozos y apertura de cunetas......	20	» 6 61	» 183 47
Transporte.......			$ 16.994 73

DESIGNACIÓN Y SITUACIÓN DE LAS OBRAS	Longitud total m.	COSTO Por obra	COSTO Por camino
Transporte.......			$ 16.994 73
Camino en prolongación de la calle Constitución de Guadalupe entre las propiedades de los señores Fontán y Brandi. — Extracción de fango, relleno de pozos y apertura de cunetas..................................	45	$ 5 88	» 5 88
Camino de Guadalupe á Santa Lucía por el Paso de Melgarejo entre las propiedades de los señores Michelena, Domínguez y Mainero.—En una alcantarilla existente sobre la Cañada del Pescador, de metros 1,40 de luz, con estribos de mampostería y tablero de madera en muy mal estado: reparaciones en los estribos y el zampeado; cambio total del tablero por otro de quebracho con sobrepiso de pino de tea..................	1,40	» 93 10	
Entre las propiedades de los señores Domínguez y Michelena: compostura del piso en otra alcantarilla existente sobre la cañada del Pescador.........................		» 4 35	» 97 45
Camino que partiendo del camino de Guadalupe á La Cadena, frente á la propiedad del señor Freire termina en el Nacional al Paso de Pache. Entre las propiedades del señor Lema: cambio del piso de una alcantarilla existente, de metros 1,50 de luz, empleando madera de pino de tea usada.....		» 15 60	» 15 60
Gastado por la Junta E. Administrativa.			$ 17.113 66

Comisión Auxiliar de Las Piedras

VIALIDAD URBANA

DESIGNACIÓN Y SITUACIÓN DE LAS OBRAS	Longitud total m.	COSTO Por obra	COSTO Por camino
Pueblo de Las Piedras.—Calle General Flores entre las de Ferrocarril y Lavalleja: construcción de un afirmado con balasto, de 7 metros de ancho y un trozo de empedrado próximo á la vía del Ferrocarril, de 47 metros²................................	276	$ 786 83	$ 786 83
Calle San José entre General Flores y José Batlle y Ordóñez.—Construcción de un afirmado con escombros y balasto, de 7 metros de ancho.............................	95	» 110 31	» 110 31
Calle Lavalleja entre General Artigas y José Batlle y Ordóñez.—Construcción de un afirmado con residuos de cantera, escombros y balasto, de 7 metros de ancho......	98	» 328 87	» 328 87
Calle Yatay entre General Artigas y José Batlle y Ordóñez. — Construcción de un afirmado con escombros y balasto, de 7 metros de ancho	90		» 251 47

VIALIDAD RURAL

DESIGNACIÓN Y SITUACIÓN DE LAS OBRAS	Longitud total m.	COSTO Por obra	COSTO Por camino
Camino de Las Piedras al Colorado entre las propiedades de los señores Andreñete, Duque y Pintos: extracción de fango, relleno de pozos, construcción de un terraplén, apertura de un desagüe y construcción de un badén empedrado..............	80		» 336 64
Camino Nacional del Paso de Calpino entre las propiedades de los señores Rigau, Blanco y Aldecoa, próximo á la Estación Progreso del Ferrocarril Central. Construcción de un caño con cascos vacíos y de un terraplén de acceso y apertura de un desagüe......................................	60		» 118 35
Gastado por la Comisión Auxiliar de Las Piedras, igual á..............................			$ 1.932 47

DESIGNACIÓN Y SITUACIÓN DE LAS OBRAS	Longitud total m.	COSTO	
		Por obra	Por camino
Comisión Auxiliar de La Paz			
VIALIDAD URBANA			
Pueblo de La Paz.—Calle Méndez entre las de Artes y Norte América. — Desmonte de 146 metros de longitud, 10 de explanación y de un descenso medio de metros 0,40; construcción de un afirmado de balasto de 100 metros de longitud por 5 de ancho y metros 0,25 de espesor y relleno de zanjas....	160		$ 625 36
Calle Lucidoro Maciel entre Comercio y Artes.—Desmonte y afirmado de balasto en una longitud de 82 metros, con un ancho de explanación de 10 metros y un firme de 5 metros. Este trabajo se contrató para pagarse con materiales de las canteras municipales..................................	82		
VIALIDAD RURAL			
Camino Nacional al Paso de Belastiqui entre las propiedades de los señores Collazo y Bové contiguo al Paso de Buxareo en el arroyo de Las Piedras. — Construcción de un terraplén de 320 metros de longitud con 8 de explanación y una altura media de metros 0.50; extracción de piedra en cantidad suficiente para construir un firme de macadam en todo el terraplén, y revestir los paseos y taludes en la parte anegadiza. Este trabajo quedó sin terminarse por haber dispuesto que se suspendiera la H. Junta E. Administrativa	320		» 1.161 48
Camino Lucidoro Maciel prolongación de la calle del mismo nombre del pueblo de La Paz, frente al cementerio de dicho pueblo. — Desmonte de 168 metros de longitud y un ancho de explanación de 8 metros, y construcción de un afirmado de balasto de 155 metros de longitud y 5 metros de ancho	200		» 784 59
Camino de La Paz á Santos Lugares frente á la propiedad de los señores Abreu, Cuadra, Andreñete, Camacho, Curbelo y Aguirre. – Reparaciones hechas por capataz con la cooperación del vecindario.—Extracción de fango, relleno de pozos y zanjas, apertura de cunetas y pequeños trozos de terraplén ya solos ó ya con afirmado de balasto extraído del mismo camino	460		» 180 20
Camino prolongación de la calle Artes del pueblo de La Paz, frente á las propiedades de los señores doctor Tiscornia y Ferreira y señores Puyol y Zanotta.—Relleno de zanjas y pozos, apertura de cunetas y formación de un afirmado con balasto extraído en el mismo punto del camino......	400		» 151 45
Gastado por la Comisión Auxiliar de La Paz			$ 2.903 08
Comisión Auxiliar de Pando			
VIALIDAD URBANA			
Pueblo de Pando. — Limpieza de los arroyos de las calles macadamnizadas, extrayendo el fango, la tierra ó arena depositada.	2.880		$ 61 65
Arreglo de la calle La Paz entre las de Sauce é Ituzaingó; extracción de fango de un gran pozo, relleno del mismo, apertura de desagüe y arreglo de la explanación....	60		» 14 60
Transporte.......			$ 76 25

DESIGNACIÓN Y SITUACIÓN DE LAS OBRAS	Longitud total m.	COSTO	
		Por obra	Por camino
Transporte.......			$ 76 25
VIALIDAD RURAL			
Camino Nacional á Maldonado.—En la cañada Piedra del Toro, frente á la propiedad de don Isidoro Machín.—Extracción de fango de un gran pantano, relleno de la excavación con tierra seca y formación de un firme de balasto extraído del mismo camino, apertura de cunetas laterales y de un gran desagüe..............................	70		» 71 90
Camino á Joaquín Suárez, á la salida del pueblo de Pando. — Construcción de una calzada ó badén empedrado de 8 metros de longitud por 5 metros de ancho, apertura de un desagüe y arreglo de las cunetas y la explanación..............................	125		» 28 40
Camino de Pando á Las Piedritas, frente á las propiedades de los señores doctor Quintela, Laurnaga y Bernadet. — Formación de un pequeño terraplén de 53 metros de longitud y 8 de explanación, con una altura media de metros 0.40: relleno de zanjas y apertura de cunetas..............	300		» 62 85
Camino llamado á La Balsa, frente á la propiedad de don Salvador Demarquez.—Apertura de un desagüe, relleno de zanjas y formación de un trozo de macadam de 15 metros de longitud......................	50		» 38 50
Camino de Pando á San Jacinto frente á la propiedad del señor Facelli.—Extracción de fango, relleno de pozos y apertura de un desagüe..............................	50	$ 14 30	
Frente á la propiedad de don Gregorio Hernández. — Apertura de un desagüe de 120 metros de longitud.....................		» 12 —	
En el trozo de camino comprendido entre la casa de don Gregorio Hernández y la de don Francisco Scaglia. — Pequeñas refacciones á lo largo del camino, abriendo ya un desagüe, ya cunetas, ya formando un trozo de explanación ó ya rellenando un trozo de zanja; pero limitándose siempre á lo indispensable para dar paso...........	2.140	» 70 35	» 96 65
Camino de Pando al Sauce. — Trozo de camino comprendido entre las casas de don Gregorio Hernández y don Leoncio de León. Este trozo se halla surcado por inmensos zanjones, en algunos puntos hasta de dos metros de profundidad, que hacen peligroso el tránsito en la época de las lluvias: se ha tratado de hacer posible el tránsito y de detener el derrumbamiento del terreno por medio de pequeñas reparaciones diseminadas en todo el trozo, empleando ya tierra ó ya piedra cuando se encontraba á mano en el camino.........................	3.390		» 87 60
Gastado por la Comisión Auxiliar de Pando			$ 457 15
Comisión Auxiliar del Sauce			
VIALIDAD URBANA			
Pueblo del Sauce.— Calle del Templo entre las de Florida y San Isidro.—Existía en dicho punto una serie de zanjas que obstruían el tránsito: se rellenó las zanjas y se construyó un terraplén de 110 metros de longitud y 7 de ancho en la explanación con una altura media de 50 centímetros........	220		$ 245 14
Transporte.......			$ 245 14

DESIGNACIÓN Y SITUACIÓN DE LAS OBRAS	Longitud total m.	COSTO Por obra	COSTO Por camino
Transporte.......			$ 245 14
Calle Solís entre Florida y Montevideo.— Extracción de piedra bruta mal colocada; relleno de pozos; arreglo de la explanacion y construcción de algunos trozos de macadam	100		» 55 10
Se ha gastado además en jornales de un peón caminero para la conservación de las calles macadamuizadas y facilitar el tránsito en las de tierra.........................			» 44 55
VIALIDAD RURAL			
Camino del Sauce á Las Piedras, contiguo al pueblo del Sauce á continuación de la calle del Templo.— Apertura de cunetas y refacciones en un terraplén existente....	86	$ 28 84	
Frente á la propiedad del señor Cossini. Relleno de zanjas, apertura de desagues, extracción de fango de varios pozos y relleno de los mismos con buena tierra; formación de algunos trozos de terraplén y extracción de piedra para el afirmado de las partes peores del camino...............	800	» 279 81	
Frente á la propiedad de la sucesión Vázquez.—Arreglo de un paso en la cañada de Vázquez: extracción de grandes blocks de piedra del lecho, relleno de pozos y construcción de un badén de piedra en seco. Fuera del cauce: apertura de cunetas y arreglo de la explanación	90	» 57 84	» 366 49
Camino del Sauce á Toledo, frente á la propiedad del señor Castiglione. — Extracción de fango y de grandes piedras; relleno de los pozos y colocación de la piedra extraída	40		» 8 60
Camino del Sauce á Pando, próximo á la vía del Ferrocarril y al pueblo del Sauce. Relleno de zanjones y pozos, apertura de cunetas y arreglo de la explanación.......	100		» 16 40
Pequeños trabajos de conservación en las obras de arte y de tierra de los diversos caminos de la Sección.......................			» 78 73
Gastado por la Comisión auxiliar del Sauce.			$ 810 01
Comisión Auxiliar de Santa Rosa			
VIALIDAD RURAL			
Camino de Santa Rosa á Guadalupe, frente á la propiedad de don Pedro Sánchez.— Extracción de fango de unos pozos muy grandes; relleno de los mismos con buena tierra; apertura de cunetas y formación de un terraplén de poca altura	105	$ 90 79	
Frente á la propiedad de doña Eufemia Fierro. — Extracción de fango, relleno de pozos, apertura de cunetas y formación de pequeños terraplenes......................	95	» 37 93	
Frente á la propiedad de don Froilán Robaina. — Apertura de cunetas y arreglo de la explanación.	70	» 14 20	$ 142 92
Gastado por la Comisión Auxiliar de Santa Rosa..................		$	$ 142 92

DESIGNACIÓN Y SITUACIÓN DE LAS OBRAS	Longitud total m	COSTO	
		Por obra	Por camino
Comisión Auxiliar del Tala			
VIALIDAD RURAL			
Pequeños trabajos de conservación en las obras de arte y de tierra de los diversos caminos de la Sección........................			$ 174 40
Comisión Auxiliar de San Jacinto			
VIALIDAD RURAL			
Camino de la Estación Tapia del Ferrocarril á Minas al pueblo de Migues, en las proximidades de la Estación Tapia. — Subvención pasada á una Comisión de Vecinos que arregló un trozo de camino en dicho paraje, empleando ramas y tierra y construyendo una alcantarilla rústica con troncos de sauce y álamo	3.000		$ 150 —
Pequeños trabajos de conservación en las obras de arte y de tierra de los diversos caminos de la Sección			» 36 —
Gastado por la Comisión Auxiliar de San Jacinto			$ 186 —
Comisión Auxiliar de San Antonio			
VIALIDAD RURAL			
Pequeños trabajos de conservación en las obras de arte y de tierra en los diversos caminos de la Sección........................			$ 140 80
Comisión Auxiliar de San Bautista			
VIALIDAD RURAL			
Camino de San Bautista á San Jacinto, frente á la propiedad de don Victoriano Cedrés. — Reparaciones en el terraplén de acceso de una alcantarilla existente	20		$ 9 —
Camino de San Bautista á la Costa de Pando frente á la propiedad también de don Victoriano Cedrés. — Construcción de una alcantarilla con traviesas usadas donadas por la Empresa del Ferrocarril á Nico Pérez ..	10		» 38 —
Camino de San Bautista al Sauce entre las propiedades de los señores Pernas y Piñeyro. — Construcción de una alcantarilla con troncos de eucaliptos y traviesas usadas, donativo de la Empresa del Ferrocarril á Nico Pérez............	12		» 40 60
Gastado por la Comisión Auxiliar de San Bautista			$ 87 60

Monto total de las obras de vialidad ejecutadas en el Departamento de Canelones durante el año 1908

JURISDICCIONES	COSTOS PARCIALES
Junta E. Administrativa	$ 17.118 66
Comisión Auxiliar de Las Piedras	» 1.982 47
Comisión Auxiliar de La Paz	» 2.908 08
Comisión Auxiliar de Pando	» 457 15
Comisión Auxiliar del Sauce	» 810 01
Comisión Auxiliar de Santa Rosa	» 142 92
Comisión Auxiliar del Tala	» 174 40
Comisión Auxiliar de San Jacinto	» 186 —
Comisión Auxiliar de San Antonio	» 140 80
Comisión Auxiliar de San Bautista	» 87 60
Monto total	$ 23 948 09

Guadalupe, 8 de Enero de 1909.

Francisco Rodríguez Torres.
Ingeniero Jefe.

— Año 1908.

as	Alcantarillas			Precio por obra ó parte de obra	TOTAL GASTADO SOBRE EL CAMINO	OBSERVACIONES
ficie ²	Luz m.	Largo m.	Alto m.			
	—	—	—	$ 826 88		
	0 40	8 —	0 50	2 075 08		
	—	—	—	» 38 96		
—	—	—	—	—		Zanja de 8 metros cúbicos.— En vez de calzada es fajinado.
—	—	—	—	—		Zanja de 45 metros cúbicos.
—	—	—	—	» 192 11		Fajinado en vez de calzada.
—	—	—	—	—		» » »
—	—	—	—	—		» » »
—	—	—	—	—		» » »
—	—	—	—	—		» » » — Cabezas.
	—	—	—	—		
—	—	—	—	» 490 50		
—	—	—	—	» 87 98		
					$ [illegible]	

rtamento de Trei

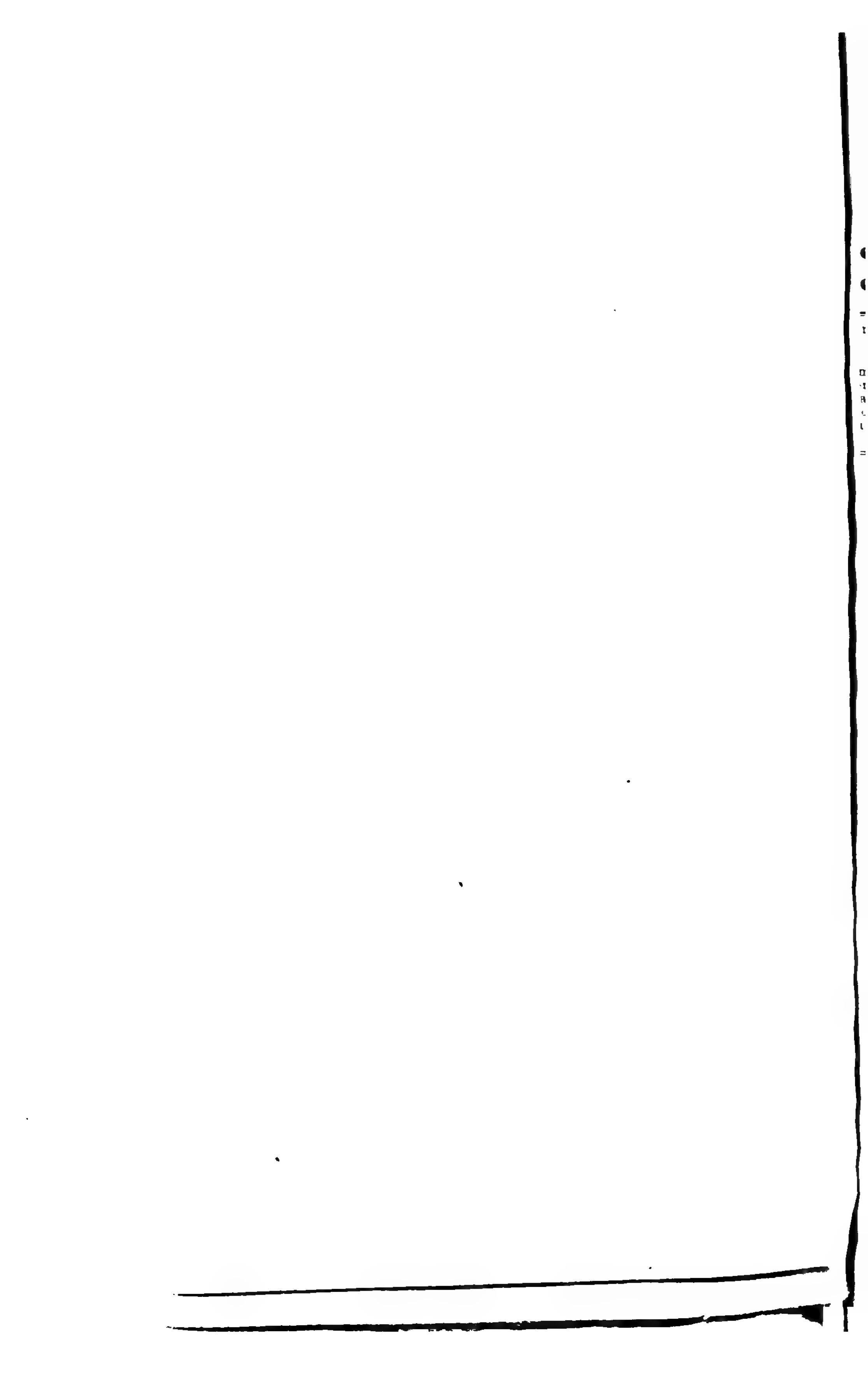
Caños ó tubos		Badenes ó cal[...]		OBSERVACIONES
De madera	De portland	Longitud	Su[...]	

. — **Año 1908.**

Badenes — Piedra — Largo m.	Badenes — Piedra — Superficie m.²	Badenes — Piedra — Volumen m.³	Obras de arte	Observaciones	Costo total de obra
..					
..	..	..			
..	..	..			
..	..	..			
..	..	..			
..	..	..			
..	..	..		Por jornales...............	» 140 55
..	..	..			
..	..	..			
..	..	..			
..	..	..			
..	..	..			
..	..	..		Por jornales,..............	» 121 72
..	..	..			
..	..	..			
..	..	..			
..	..	..			
..	..	..			
..	..	..		Por jornales...............	» 140 90
..	..	..			
..	..	..			
..	..	..			
..	..	..			
..	..	..			
..	..	..		Por jornales...............	» 145 28
..	..	..			
..	..	..			
..	..	..			
..	..	..			
..	..	..			
..	..	..		Por jornales...............	» 158 88
..	..	..			
..	..	..			
..	..	..		Por jornales...............	» 80 70
				Suma total por jornales.	$ 1.086 11
				Por herramientas.........	» 22 28
..	..	..		Suma total de obra.......	$ 1.108 39

e 31 de 1908.

Pastor Jover,
Ayudante.



es á cargo de la Ayudantía de la Inspección Técnica que le están afectados para realizarlas.

ración de proyectos	Gastos extraordinarios que pueden haberse ocasionado en la ejecución de las obras contratadas.	Importes invertidos hasta la fecha	
nporte total de las ras autorizadas. Contadas ó á proyectar cluyendo los presupuestos consignados en columna 7.		Importes abonados por concepto de obras en ejecución ó terminadas.	Importes abonados por concepto de presupuesto del personal á cargo de quien están las obras.
$ 12.567 24	$ 1.748 42	$ 12.567 24	$ 998 78
» 2.219 52	——	» 2.219 52	» 177 42
» 1.158 70	——	» 1.158 70	» 98 17
» 192 43	——	» 192 43	» 1 63
» 1.122 29	——	» 1.122 29	» 90 80
» 848 85	——	» 848 85	» 67 86
» 447 84	——	» 447 84	» 86 31
» 1.181 04	——	» 1.181 04	» 94 93
» 6.795 81	——	——	» 165 75
» 459 71	——	——	» 11 21
1.496 67	——	——	» 86 50
» 9.787 47	——	——	» 298 72
			$ 2.007 08

s, Diciembre 31 de 1908.

Pastor Jover,
Ayudante.

Inspección Técnica Regional N.º 9
Departamento de San José.—Año 1908

DESIGNACIÓN DE LAS OBRAS	COSTO Por artículo	Por obra	Por camino
Junta Económico Administrativa			
VIALIDAD RURAL			
CAMINO DEPARTAMENTAL Á FLORES			
Paso de las Mulas del Arroyo Chamizo —			
Ejecución de carretera de 414 m. por 8 de ancho, con macadam de pedregullo zarandeado, piedra partida y revestimiento de los taludes en 345 m. y con un movimiento de tierra de 2512 m.³ 786 para terraplén	$ 1.077 52		
Repaso de la carretera y limpieza de cunetas por camineros	» 35 50	$ 1.113 02	
Frente propiedad Clavell —			
Repaso de la carretera por bacheos en pedregullo zarandeado en 385 m.	$ 35 10		
Cunetas laterales de desagües en 770 m. igual 258 m.³	» 75 45	» 110 55	
Frente propiedad Varela —			
Reparación del camino en 300 m., por relleno de zanjas y pozos por camineros	$ 62 10	» 62 10	
Frente Laurnaga —			
Reparación del camino en 53 m. por relleno de zanjas con 47 m.³ 700 tierra	$ 14 31		
Movimiento de carpas	» 7 50	» 21 81	
Frente Casaña y Cabrera —			
Tala de cardos y relleno de zanjas en 170 m.	$ 8 40	» 8 40	
Frente Ilarraz —			
Relleno de zanjas en 47 m. por 3 de ancho, igual 84 m.³ 600	$ 25 25	» 25 25	$ 1.341 13
CAMINO DEPARTAMENTAL Á LIBERTAD			
Carreteras de acceso á dicho camino —			
Reparación general por bacheos y recargo con piedra y balasto. de 2284 m. carretera. completamente destruída	$ 2.143 68	$ 2.143 68	
Arroyo Tala de Corrales —			
Repaso general en 150 m. de carretera. por bacheos con piedra y balasto	$ 73 05	» 73 05	
Frente Elizalde —			
Reparación en 800 m., relleno de zanjas por camineros	$ 94 05	» 94 05	
Frente Freire —			
Reparaciones por camineros en 85 m., relleno de zanjas..........................	$ 24 60		
Reparación de una alcantarilla..........	» 15 00	» 39 60	
Frente Marcial Peña —			
Reparación en 40 m. del terraplén de acceso á la alcantarilla por camineros	$ 8 75	» 8 75	
Frente Bernardo de Armas —			
Reparación en 20 m. del terraplén de acceso á la alcantarilla, por camineros	$ 7 00	» 7 00	
Frente Cedres —			
Reparación en 12 m. del terraplén de acceso á la alcantarilla, por camineros.......	$ 1 75	» 1 75	
Frente F. Alfonso —			
Reparación en 10 m. del terraplén de acceso á la alcantarilla. por camineros	$ 1 75	» 1 75	
Transporte............	—	$ 2.369 63	$ 1.341 13

DESIGNACIÓN DE LAS OBRAS	COSTO		
	Por artículo	Por obra	Por camino
Transporte............	—	$ 2.369 68	$ 1.341 13
Frente Arrondo y Elicheix —			
Reparación en 380 m. de la carretera existente, por bacheos y recargos con piedra y balasto..	$ 178 95		
Prolongación de la carretera anterior en 50 m. por 8 de ancho, con pedregullo sarandeado y balasto	» 106 00	» 283 95	
Frente Tuya —			
Acopio de 16 m.³ 550 piedra acarreada á 7 kilómetros, para la carretera existente ..	$ 85 20	» 85 20	» 2.668 78
CAMINO DEL MEDIO Á LIBERTAD			
Arroyo Gregorio —			
Reparación del terraplén de acceso en 60 m. con 106 m.³ tierra......................	$ 26 50		
Ajuste de la tablazón del piso del puente	» 9 55	$ 36 05	
Sauce Chico —			
Revestimiento del terraplén por empalizadas	$ 11 00	» 11 00	
Frente Laguarda —			
Relleno de zanjas y represas.............	$ 7 00	» 7 00	
Cañada Chica del Sauce —			
Repaso del terraplén por camineros en 51 m., con 89 m.³ 600 tierra	$ 22 40		
Empalizada con sauces, tramados con alambre, en los estribos	» 10 50	» 32 90	
Frente Villamil y Castro —			
Camino mejorado en 268 m., por 536 m. cunetas de desagües	$ 164 60	» 164 60	
Cañada Grande del Sauce —			
Reparaciones por camineros del terraplén en 29 m., con 96 m.³ tierra	$ 24 01		
Empalizada con sauces para resguardo del terraplén	» 21 00	» 45 01	
Cañada Grande —			
Reparación del terraplén en 400 m., con 313 m.³ 780 de tierra extraída por préstamos y canales	$ 125 50		
Colocación de dos vigas al puente y reparación de las cabeceras..................	» 5 00		
Reparación del tablero del puente sobre uno de los canales..........................	» 9 50		
Plantación de sauces, con poda de los existentes..	» 5 00		
Mudanza de carpa	» 1 50	» 146 50	
Frente Sóñora —			
Relleno de zanjas, albardones, etc., en 120 m. de camino............................	$ 30 00	» 30 00	
Frente Hernández y Sellanes —			
Extracción de fango, colocación de sauces y formación de terraplén de 18 m. por 8 de ancho y cunetas laterales, con un movimiento de tierra para el terraplén de 83 m.³ 095	$ 44 23	» 44 23	» 517 29
CAMINO DEPARTAMENTAL Á GUAYCURÚ			
Cañada La Pachina —			
Movimiento de tierra en 800 m. por ensanche de un canal de 208 m. = 828 m.³ ...	$ 126 00		
Movimiento de tierra de 387 m.³ á distancia de 0 á 300 m, para relleno de un canal antiguo de 72 m.	» 148 08		
Alcantarilla rústica en piedra, sobre el canal	» 7 60		
Transporte............	$ 281 68	—	$ 4.547 20

DESIGNACIÓN DE LAS OBRAS	COSTO		
	Por artículo	Por obra	Por camino
Transporte...........	$ 281 63		$ 4.547 20
Extracción de piedra de una calzada antigua y acopiada en el camino	» 12 00	$ 293 63	
Arroyo Sauce —			
Mejora del paso con 7 m.³ piedra y desagüe del mismo por camineros	$ 32 55	» 32 55	
Cañada Maciel —			
Bacheos en 76 m. de la carretera, por piedra y balasto	$ 36 10		
Prolongación del terraplén sin macadam en 88 m., con cunetas laterales y movimiento de tierra de 172 m³ 160.............	» 43 04		
Apisonamiento del terraplén por camineros y limpieza de cunetas existentes.......	» 20 00	» 99 14	
Sucesión Cándido Fernández —			
Construcción de una alcantarilla de ladrillo con portland y arena, de 0 m. 80 de luz por 0 50 y por 8 00	$ 92 74	» 92 74	
Frente Brin y Pérez —			
Movimiento de tierra para relleno de zanjas en una extensión de 332 m. por 27 m. ancho y más un canal de desagüe de 55 m. por 2 30 de ancho y 0 70 profundidad igual 1045 m.³ 060	$ 317 10	» 317 10	
Frente Ramón Galain —			
Camino mejorado en 668 m. × 27 de ancho			
Ejecución de dos alcantarillas tubulares de 0 m. 50 de luz por 6 60 de ancho, asentada en ladrillo y portland...............	$ 109 53		
Formación de 628 m. de terraplén de 7 m. ancho, en balasto.—Desmontes: 1481 m.³ 517 28 m. 50 Cunetas en balasto: 109 m.³ 241 igual 1590 m.³ 758	» 558 39	» 667 92	
Cañada del Sauce —			
Desmonte para facilitar el acceso de la calzada existente, en 22 m., con un movimiento de tierra de 205 m.³	$ 51 84		
Nueve m. cunetas de desagües, 14 m.³ 780	» 3 69	» 55 03	
Frente Bernal y Geribon —			
Mejora en 45 m. de camino, con un movimiento de tierra para relleno de zanjas de 30 m.³ 390	$ 7 59	» 7 59	
Frente Bernal y Umpierrez —			
Trozo mejorado en 80 m. y un ancho de 10 m., con pedregullo extraído del camino.	$ 14 00	» 14 00	
Zanja Honda —			
Reparación en 78 m. de carretera con balasto. por camineros	$ 42 07	» 42 07	
Arroyo Larriera —			
Mejora de dicho paso con 44 m.³ 500 piedra partida acarreada de 3 ½ kilómetros y distribución de la misma...................	$ 52 35		
Mejora de los accesos del paso	» 12 05		
Cunetas 104 m. × 1 m. × 0 40 - 41 m.³ 600	» 14 48	» 78 88	
Arroyo Coronilla —			
Formación de un paso en dicho arroyo. en tierra balastosa y en 56 m. por 6 de ancho, igual 866 m.³ 685	$ 91 67		
Idem en un gajo del mismo arroyo. en 7 m. por 6 de ancho, igual 15 m.³	» 6 00		
Movimiento de carpas	» 3 50	» 101 17	
Frente Cándido Prado —			
Desmonte del pedregal del camino para formación de la carretera, en 347 m. × 1 m. profundidad y 7 m. 80 de ancho	$ 930 96		
Transporte...........	$ 930 96	$ 1.801 82	$ 4 547 20

DESIGNACIÓN DE LAS OBRAS	COSTO		
	Por artículo	Por obra	Por camino
Transporte............	$ 980 96	$ 1.801 82	$ 4.547 20
Construcción de una alcantarilla en piedra de 1 m. luz por 6 de ancho, utilizando la piedra extraída en el desmonte =: 5 m.³ 770	» 108 08	» 1.034 04	
Carretera Mallada —			
Por bacheos y repaso de 1200 m. de carretera, con piedra, balasto y cilindraje	$ 543 19		
Ejecución de 880 m. 50 de alambrado á los costados de la carretera, en su parte más elevada, para resguardo de la arboleda y paso de los vehículos	» 124 44	» 667 63	
Arroyo del Cerro —			
Camino mejorado en 454 m. Ejecución de 122 m. por 8 de ancho de calzada con piedra partida, entre murotas de piedra en seco	$ 504 78		
Movimiento de tierra á distancia de 800 m. para canalización del arroyo en 116 m. igual 156 m.³ 600. Cunetas de desagües en 494 m. igual 190 m.³ 348. Tierra de préstamo en 40 m. igual 98 m.³ – Total: 444 m.³ 940	» 119 62		
Terraplén de acceso á la calzada de 332 m. por 8 de ancho, con macadam de piedra y balasto, extraída y acarreada de 700 m. de distancia..................................	» 882 46	» 1.506 81	
Arroyo Jejen —			
Reparación de la alcantarilla con piedra y portland..................................	$ 38 71		
Repaso del terraplén	» 3 00	» 41 71	
Arroyo Manantiales —			
Préstamo de balasto y tierra para mejora del paso y relleno de zanjas en una extensión de 250 m., igual 485 m.³ 399	$ 168 46	» 168 46	
Inmediato al Arroyo Manantiales —			
Movimiento de tierra de préstamo y cunetas laterales, para relleno de zanjas y explanación de camino en 154 m.	$ 195 00		
Reparación de la calzada existente	» 3 00	» 198 00	
Frente pedregales Ríos —			
Préstamos y desagües en 200 m. tierra balastosa por camineros, 193 m.³	$ 57 86	» 57 86	
Cañada del Sauce —			
Mejora de los accesos del paso y relleno de zanjas, con 456 m.³ 376 tierra balastosa, en una extensión de 150 m.	$ 114 09		
Reparación del paso con 6 m.³ piedra partida..	» 7 20	» 121 29	
Arroyo Rocho —			
Desagües por cunetas en 110 m. 16 m.³ 170	$ 4 04	» 4 04	
Frente Almirón y Salguero			
Extracción de 286 m.³ 440 de balasto, en el campo de Salguero para formación de un trozo carretero (en ejecución)	$ 114 57		
Movimiento de tierra para ejecución del terraplén, 520 m.³	» 129 44	» 244 01	
Frente Carmelo Vera —			
Trozo mejorado con piedra y balasto de 386 m. 80 por 5 60 de ancho, siendo acarreado el material á mayor distancia de 200 metros: 705 m.³ 672 + 159 m.³ 640 de cunetas de desagües = 865 m.³ 312	$ 595 46		
Alcantarilla rústica en piedra, de 1 × 0 50 × 5 m. 5 m³	» 5 00		
Revestimiento piedra en seco, contiguo á la alcantarilla, 16 m.³	» 4 80	» 605 26	
Transporte............	–	$ 6.450 93	$ 4.547 20

DESIGNACIÓN DE LAS OBRAS	COSTO		
	Por artículo	Por obra	Por camino
Transporte............		$ 6.450 93	$ 4.547 20
Inmediato al Arroyo Coronilla — Relleno de zanjas en una extensión de 201 m., con 144 m.³ 330 tierra extraída de 358 m. de cunetas de desagües	$ 43 08	» 43 08	
Arroyo Jesús María — Reparación de la carretera en 420 m., por bacheos en balasto y formación de cunetas laterales en balasto, 409 m.³ 930	$ 163 97	» 163 97	
Inmediato á Jesús María - Extracción de 307 m.³ 475 balasto para relleno de zanjas y explanación del camino en 150 m.	$ 122 19	» 122 19	
Frente Bernal - Reparación de la alcantarilla y terraplén por camineros...............................	$ 7 00	» 7 00	
Arroyo La Pachina — Reparación del acceso por la margen derecha de la Pachina en 148 m. por 6 m. de ancho, empleando 97 m.³ 500 de piedra extraída y acarreada de 400 m. de distancia y mejora del paso con muretes de piedra en seco y acopio de material..................	$ 192 67	» 192 67	
Arroyo La Fagina — Mejora del camino en 206 m. y reparación de la calzada por camineros...............	$ 38 00	» 38 00	
Frente propiedad R. Cardoso — Desagües practicados por camineros	$ 7 00	» 7 00	
Frente Sucesión Lallera — Desagües y relleno de zanjas por camineros.......................................	$ 12 00	» 12 00	
Arroyo Mahoma — Mejora del acceso al paso en 55 m. por 7 m. 50 de ancho, de desmonte en balasto, igual 185 m.³..............................	$ 54 00		
Relleno de zanjas con balasto en 55 m. por 7 m. 50 y limpieza del cauce	» 37 00	» 91 00	» 7.128 04
CAMINO NACIONAL DE MERCEDES			
Arroyo Rocho — Bacheos con piedra y balasto en la carretera existente en 361 m.	$ 49 02		
Limpieza y reparación de los taludes por camineros	» 10 25	$ 59 27	
Frente Olgiati y Carbajal — Reparación del terraplén en 145 m. con 105 m.³ 255 tierra de préstamo	$ 31 56		
Reparación de alcantarilla en ladrillo. 2 m.³ 750	» 19 25		
Limpieza del cauce y taludes del terraplén	» 7 35	» 58 16	
De Carreta Quemada á Paso de los Carros Reparaciones en tierra, balasto y pedregullo del río por camineros, de los terraplenes y alcantarillas sumergibles, en el bañado de la barra de Carreta Quemada, en una extensión de 2000 metros	$ 512 52	» 512 52	
Frente propiedad Bassino — Reparación de dos alcantarillas en ladrillo, 1 m.³ 853	$ 12 98		
Reparación del zampeado	» 8 00		
Reparación del terraplén con 28 m.³ tierra	» 7 00	» 27 98	
Frente Angulo — Reparación de 60 m. carretera por bacheos con piedra y balasto, por camineros........	$ 45 60	» 45 60	
Transporte............		$ 703 53	$ 11.675 24

DESIGNACIÓN DE LAS OBRAS	COSTO		
	Por artículo	Por obra	Por camino
Transporte............	—	$ 703 53	$ 11.675 24
Frente Eguzquiza — Reparación de 80 m. de camino, por desmonte en piedra y balasto, por camineros..	$ 33 42	» 33 42	
Cañada Rocho — Bacheos con piedra de acopio en la carretera inmediata al puente, en 40 m. de extensión, por camineros	$ 10 25	» 10 25	
Gajo de Rocho — Bacheos en 85 m., con piedra de acopio en la carretera, por camineros	$ 10 25	» 10 25	
Frente galpón de Romano — Por bacheos y recargos con piedra, balasto y pedregullo en 470 m. carretera	$ 204 95	» 204 95	» 962 40
CAMINO AL ROSARIO			
Frente Melchor Pérez — Relleno de zanjas por camineros en 32 metros	$ 9 00	$ 9 00	
Arroyo Laurel — Reparación del paso, con piedra partida por camineros	$ 21 10	» 21 10	
Puntas del Arroyo Cerro Chato — Movimiento de 217 m.³ 680 tierra, para ejecución de un terraplén de 82 m.............	$ 54 40		
Macadam con balasto acarreado de [illegible]00 metros	» 117 45	» 171 85	
Frente Comisaría de la 5.ª Sección — Represas de piedra en seco en una zanja y relleno de la misma	$ 11 00	» 11 00	
Frente Leal - Berriel — Por relleno de un zanjón con 431 m.³ 250 de tierra y represa con piedra acopiada ...	$ 109 00	» 109 00	
Frente Benis - Duran — Mejora en 70 m. de camino, con cunetas laterales de desagües y relleno de zanjas con tosca y balasto, por camineros, igual 212 m.³ 140	$ 104 00	» 104 00	» 425 95
CAMINO Á PASO DE BURGOS			
Arroyo Sarandí — Movimiento de tierra para un terraplén de 98 m. = 711 m.³ 283	$ 225 55		
Mano de obra para la ejecución de un puente de madera dura donada por los vecinos, de 8 m. × 6 m. de luz...............	» 58 00		
Excavación en fango, formación del cajón y desagote para colocación de los pilotes..	» 83 00		
Alquitranaje	» 4 00		
Limpieza del cauce y extracción de raíces	» 12 00		
Acarreo de herramientas á 30 kilómetros de la ciudad	» 5 50		
Empalizada en los estribos del puente ...	» 20 25		
Ejecución de una alcantarilla rústica de 2 × 7 y 0 90 de altura	» 15 60		
Movimiento de tierra para un terraplén de 64 m. y desagües = 335 m.³ 560	» 83 89		
Ejecución de otra alcantarilla rústica de 2 × 7 y 0 60 de altura.....................	» 10 40		
Terraplén de 65 m., con un movimiento de tierra de 118 m.³ 750	» 28 48		
Refuerzo del terraplén del Sarandí, con 198 m.³ 086 de tierra.........................	» 49 52		
Corte de sauces y plantación á los costados del terraplén	» 16 00	$ 557 14	
Transporte............	—	$ 557 14	$ 13.063 59

DESIGNACIÓN DE LAS OBRAS	COSTO		
	Por artículo	Por obra	Por camino
Transporte...........		$ 557 14	$ 13.068 59
Arroyo Tala — Movimiento de tierra de préstamo y desagües para la ejecución de un terraplén de 150 m. — 959 m.³ 819....................	$ 239 95		
Mano de obra para la ejecución de un puente con madera dura donada por los vecinos, de 4 m. × 6 de ancho............	» 35 30		
Excavación en fango para colocación de los pilotes y alquitranaje.................	» 18 50		
Limpieza del cauce y extracción de raíces....................................	» 4 00	» 292 75	
Frente Cordero — Reparación en 140 m. del terraplén existente, por camineros......................	$ 40 00	» 40 00	
Frente propiedad C. Guillama — Extracción de 30 m.³ tierra para relleno de pozos en 60 m.	$ 7 70	» 7 70	
Frente Ilarraz - Arenas — Reparación de los terraplenes existentes que suman 1282 metros lineales, limpieza de los cauces, tala de cardos y plantaciones de sauces á los costados....................	$ 446 50	» 446 50	
Frente Urbano Echenique — Mejora del camino en 710 m., por préstamos para rellenos de zanjas y tres albardones transversales 388 m.³ 540.............	$ 71 50	» 71 50	
Frente Oscar Buschiazo — Formación de un terraplén en tierra, con puente de madera, de 4 m. luz (En ejecución)......................................	$ 92 50	» 92 50	» 1.498 09
CAMINO Á JOSÉ IGNACIO			
Carretera á los Corrales — Reparación por recargo general con piedra y balasto en 1400 m., por camineros....	$ 674 90	$ 674 90	
Frente Ciriaca M. del Cerro — Movimiento de tierra para reparación del terraplén de 520 m., recargo con pedregullo y arena y plantación de 75 sauces	$ 306 75	» 306 75	
Frente Isaías Martínez — Movimiento de 328 m.³ tierra para reparaciones de los terraplenes de dos alcantarillas en 170 m.	$ 121 00	» 121 00	
Frente Machín — Movimiento de tierra en excavaciones y desagües para prolongación de 35 m. del terraplén existente = 107 m.³ 630............	$ 26 90		
Reparación del terraplén existente.......	» 10 00	» 36 90	
Frente Chiolini — Cunetas de desagües para rellenos de zanjas en 80 m., con un movimiento de tierra de 130 m.³	$ 41 75	» 41 75	
Frente Saint Esteves — Reparación del terraplén en 40 m. por camineros....................................	$ 10 00	» 10 00	
Frente Arrizabalaga — Relleno de zanjas en una extensión de 95 m., por camineros......................	$ 28 75	» 28 75	
Frente Leordoy - Eguzquiza — Reparación del terraplén y desagües en tierras fangosas, por camineros............	$ 32 50	» 32 50	» 1.247 55
Transporte..........	—	—	$ 15.809 23

DESIGNACIÓN DE LAS OBRAS	COSTO Por artículo	Por obra	Por camino
Transporte...........	—	—	$ 15.809 23
CAMINO AL CARRETÓN			
Frente Freire y Lemos — Reparación por camineros en 700 m., con relleno de zanjas, represas de piedra en seco y ejecución de una calzada de 5 m. × 4 m., más bacheos de la carretera en 70 m.	$ 278 49	$ 278 49	
Frente Otero — Movimiento de tierra en la ejecución de un terraplén de 66 m. × 9 de ancho, con 356 m.³ 400..........	$ 125 12		
Represas en un zanjón con madera de sauce y piedra, relleno del mismo con 434 m.³ de tierra..........	» 125 50		
Reparación reciente de ambos trabajos, por camineros..........	» 55 00	» 305 62	
Frente Elicheix — Reparación de una alcantarilla en piedra de 8 60 × 0 50 de luz = 4 m.³..........	$ 23 50		
Bacheos en piedra en la carretera........	» 8 40	» 31 90	
Paso del Carretón en Arroyo Pereyra — Reparación de la calzada y de la carretera de acceso en una extensión de 70 m. ..	$ 89 00	» 89 00	
Frente Graso — Ensanche del canal, para desagüe de una calzada rústica, por camineros..........	$ 51 00	» 51 00	
Frente Peraza — Cunetas de desagües y terraplenes en una extensión de 150 m., por camineros.........	$ 90 00	» 90 00	» 846 01
CAMINO Á PASO DEL MEDIO DEL RÍO SAN JOSÉ			
Carretera de la Exposición Feria — Reparación de la carretera por bacheos con pedregullo, piedra y balasto, en 730 m.	$ 175 45	$ 175 45	
Frente á los Hornos — Ejecución de 1162 m. cunetas laterales para repaso del terraplén, en 581 m. con 455 m.³ tierra..........	$ 142 52		
Cilindraje..........	» 6 00		
Limpieza de cunetas y reparación del terraplén en 300 m.	» 25 00	» 173 52	» 348 97
CAMINO Á TALA DE CARRETA QUEMADA			
Frente Gorrondona — Ejecución de un terraplén de 1001 m. × 8 de ancho. Movimiento de tierra: en 1001 m. de cunetas, 205 m. canales de desagües y tierra de préstamo = 7169 m.³ 936..........	$ 1.935 88		
Excavación para los cimientos de una alcantarilla, 19 m.³ 66..........	» 7 66		
Revestido de tepes (terrones) del terraplén, 733 m.² 54..........	» 256 78		
Macadam: sobre dos alcantarillas 27 m.³ 500	» 82 50		
Construcción de una alcantarilla rústica para paso provisorio..........	» 8 00		
Cilindraje del terraplén..........	» 6 00		
Alcantarilla de hormigón de 7 m. 40 × 1 40 y 1 50 de luz: cimientos, 19 166; elevación, 10 360 = 29 m.³ 526..........	» 177 15		
Revoque de 12 m.² 96..........	» 11 48		
Armado del maderamen..........	» 20 00		
Maderamen para el puente..........	» 75 89		
Herrajes, alquitrán, fletes, etc.	» 7 83		
2250 kilos portland..........	» 70 97		
Reparación del terraplén después de su ejecución..........	» 15 00	$ 2.674 09	
Transporte..........	—	$ 2.674 09	$ 17.004 21

DESIGNACIÓN DE LAS OBRAS	COSTO		
	Por artículo	Por obra	Por camino
Transporte............	—	$ 2.674 09	$ 17.004 12
Arroyo Tala —			
Reparación del puente de 4 m. × 4 m. 30 de luz y reposición completa del piso.— Maderamen..............................	$ 138 26		
4 vigas de hierro, 25 × 6................	» 58 60		
250 kilos portland.........................	» 5 38		
Herrajes, fletes, alquitrán, etc.............	» 18 80		
Mano de obra.............................	» 80 00	» 301 04	» 2.975 13
CAMINO Á PASO DE CERRO			
Frente propiedad Barbe			
Reparación en 80 m. de una alcantarilla en piedra de 8 m. × 1 50 de luz 2 m.³ 630	$ 13 15		
2 rieles......	» 1 60		
4 postes.......................................	» 2 00		
20 m.³ 600 tierra para terraplén...........	» 5 15		
6 m.³ pedregullo para el firme.............	» 4 80	$ 26 70	» 26 70
CAMINO VECINAL Á PASO DEL HORNO			
Arroyo Gregorio			
Reconstrucción del puente de madera ...	$ 66 60		
Movimiento de tierra para los estribos del puente, 68 m.³ 830..........................	» 17 08		
Corte, acarreo y colocación de 2 carradas sauces para el terraplén y 4 m.³ 500 de piedra	» 15 50		
Reparación en 20 m. del terraplén por camineros...	» 8 50		
Mudanza de carpas.......................	» 2 00	$ 109 68	» 109 68
CAMINO DE ACCESO Á FLORIDA			
Zanja Honda —			
Importe de 6 tablones, bulones, alquitrán, etc., para reparación del tablero de la alcantarilla existente..........................	$ 24 63	$ 24 63	» 24 63
CAMINO A FLORIDA			
Frente Gonzalez y Bentancor —			
Ejecución de terraplén en 35 m. × 6 de ancho. Movimiento de tierra en cunetas y canales de desagües, 158 m.³ 099...........	$ 63 24		
Reparación del alambrado después de la extracción de tierra...........................	» 1 50		
Mudanza de carpa	» 3 50	$ 68 24	
Frente á Gonzàlez, á inmediaciones del Camino Nacional —			
Relleno de zanjas y explanación en 240 m. por 8 m. de ancho. Movimiento de tierra en cunetas, canales y préstamos, 195 m.³ 638	$ 70 38	» 70 38	
Frente propiedad Carrau —			
Camino mejorado en 250 metros lineales. Por relleno de zanjas, empalizadas con sauces donados por el vecindario y tala de cardos..	$ 38 50		
Mudanza de carpas.........................	» 3 50	» 42 00	
Arroyo Perico Flaco —			
Tala de cardos inmediatos al puente para obtener vistas fotográficas..................	$ 1 00	» 1 00	» 181 62
CAMINO AL ARAZATÍ			
Paso de Brune —			
Por desmonte en tosca y explanaciones de los accesos al paso, en 40 m., por camineros..	$ 48 00	$ 48 00	» 48 00
Transporte......	—	—	$ 20.369 97

DESIGNACIÓN DE LAS OBRAS	COSTO Por artículo	COSTO Por obra	COSTO Por camino
Transporte............	—	—	$ 20.369 97
CARRETERA DE CAPURRO			
Prolongación al Sud — Acopio de 39 m.³ 480 piedra partida al pie de la carretera..............................	$ 71 06	$ 71 06	» 71 06
CAMINO Á PASO DEL REY			
Por el de Flores — Camino mejorado en 86 m. × 6 de ancho, con 413 m. de cunetas laterales — 882 m.³ 223	$ 106 55		
Extracción de piedra del camino en una extensión de 14 × 6 m.....................	» 7 00	$ 113 55	» 113 55
CALLE DE HUERTOS			
Del Cementerio al Paso de la Balsa del Río San José — Reparación con tierra y balasto por camineros en una extensión de 170 m.........	$ 8 40	$ 8 40	» 8 40
Al volcadero de basura — Explanación en 100 m. por camineros	$ 2 40	$ 2 40	» 2 40
Frente Viuda de Menéndez — Extracción de fango y formación de un terraplén de 24 m.	$ 27 50	$ 27 50	» 27 50
Acceso al Pozo Municipal de materias fecales Mejoramiento del acceso al pozo, formación de dos cunetas laterales en 150 m. y relleno de pozos, empleando tierra y pedregullo del río. por camineros	$ 67 10	$ 67 10	» 67 10
CALLES AL NORTE DE LA EXPOSICIÓN FERIA — Mejora del camino en 700 m., explanaciones por camineros	$ 26 55	$ 26 55	» 26 55
VIALIDAD URBANA			
CALLE MISIONES — Reparación en 110 m., en relleno de zanjas, con tierra. piedra y balasto	$ 72 50	$ 72 50	» 72 50
CALLE SOLÍS — Reparación con pedregullo del Río en 140 m..	$ 28 45	$ 28 45	» 28 45
CALLE OLIMAR — Bacheos con pedregullo, piedra y balasto en 220 m.	$ 54 75	$ 54 75	» 54 75
CALLE CUAREIM — Bacheos en piedra en 110 m.	$ 3 00	$ 3 00	» 3 00
CALLE LAVALLEJA — Reparación con pedregullo en 50 m.......	$ 9 00	$ 9 00	» 9 00
CALLE FLORIDA — Explanación en 103 m.	$ 3 00	$ 3 00	» 3 00
CALLE ARENAL GRANDE — Bacheos en piedra y pedregullo en 108 m.	$ 84 00		
Terraplén en 70 m., con macadam de piedra, pedregullo y balasto..................	» 184 70	$ 168 70	» 168 70
CALLE YAGUARÓN — Bacheos con piedra y balasto en 400 m.	$ 278 75	$ 278 75	» 278 75
CALLE 18 DE JULIO — Bacheos con piedra en 108 m.	$ 7 20	$ 7 20	» 7 20
CALLE 25 DE MAYO — Reparaciones en 128 m. Por 376 m.² 22 empedrado de cuña, entre las calles de Olimar y Cuareim	$ 526 71		
Relleno de zanjas con 84 m.³ 750 de tierra y escombros en la esquina de Santa Lucía	» 28 25	$ 554 96	» 554 96
Transporte...........	—	—	$ 21.856 84

DESIGNACIÓN DE LAS OBRAS	COSTO		
	Por artículo	Por obra	Por camino
Transporte...........	—	—	$ 21.856 84
CALLE ASAMBLEA —			
Relleno de pozos con tierra en 60 m.	$ 4 00	$ 4 00	» 4 00
CALLE URUGUAY —			
Macadam con piedra y balasto en 110 m.	$ 239 30	$ 239 30	» 239 30
CALLE SARANDÍ —			
Repaso en 108 m. con tierra y ajuste del empedrado.................................	$ 18 95	$ 18 95	» 18 95
CALLE COLÓN —			
Reparación en el empedrado en la boca calle Arenal Grande........................	$ 22 90	$ 22 90	» 22 90
CALLE RINCÓN —			
Repaso y recargo con piedra y balasto en 280 m.	$ 147 90	$ 147 90	» 147 90
CALLE RÍO NEGRO —			
Relleno de zanjas con tierra en 200 m. y reparación por bacheos y recargo en piedra y balasto en una extensión de 100 m.	$ 198 10	$ 198 10	» 198 10
CALLE MONTEVIDEO —			
Reparaciones en 308 m. Relleno de zanjas, 108 m , entre Olimar y Solís, para nivelación de la calle, con tierra y escombros, construcción de represas en piedra y reparación de las existentes	$ 141 95		
Entre las calles Solís, Arenal Grande y 18 de Julio, en 200 m. Ejecución de 5 calzadas con 52 m.² 50 en piedra molones y más 58 m.² 20 cunetas empedrado de cuña.......	» 159 89		
Reparación de 6 m.² empedrado	» 3 00		
Terraplén en 200 m. × 10 m. 50 de ancho, afirmado y macadamnizado con piedra y pedregullo	» 335 55	$ 640 39	» 640 39
CALLE TREINTA Y TRES —			
Explanación en 108 m., con tierra extraída de la excavación para el empedrado construído en la calle 25 de Mayo..............	$ 19 00	$ 19 00	» 19 00
CALLE PLATA —			
Por bacheos y recargos con piedra y balasto en el macadam existente en 889 m. ..	$ 277 25	$ 277 25	» 277 25
CALLE SAN JOSÉ —			
Por bacheos con pedregullo y balasto en 206 m., por camineros........................	$ 21 80	$ 21 80	» 21 80
CALLE ARAPEY —			
Por bacheos en piedra en 118 m.	$ 19 60	$ 19 60	» 19 60
CALLE ARTIGAS —			
Bacheos en piedra y escombros en 103 m.	$ 34 20	$ 34 20	» 34 20
CALLE VIDAL —			
Ajuste del extremo del empedrado en la bocacalle de Ituzaingó, 92 m.² pedregullo y balasto	$ 16 40	$ 16 40	» 16 40
CALLE YI —			
Distribución de escombros y relleno de zanjones en 108 m.	$ 18 20	$ 13 20	» 13 20
CALLE LARRAÑAGA —			
Reparación por recargo con escombros, piedra y balasto, en una extensión de 70 m.	$ 52 70	$ 52 70	» 52 70
Transporte............	—	—	$ 23.577 53

DESIGNACIÓN DE LAS OBRAS	COSTO		
	Por artículo	Por obra	Por camino
Transporte............	—	—	$ 23 577 58
Comisión Auxiliar de Libertad			
VIALIDAD RURAL			
CAMINO Á BARRA DE SANTA LUCÍA			
Frente Platero — Reparaciones en 3200 m., extracción de tierra en desmontes y desagües para rellenos de zanjas en una extensión de 785 m. y explanaciones en el resto del camino, igual 771 m.³ 060	$ 228 70	$ 228 70	
Frente Planas — Extracción de tierra, cunetas de desagües y desmontes, para formación de un terraplén y reparaciones del mismo en 250 m. × 7 de ancho 1558 m.³	$ 465 69		
Ejecución de una alcantarilla de 7 m. × 2 m. luz y 1 m. 20 alto, de ladrillo y portland, tablero baranda de madera y zampeado con ladrillo	» 347 14		
Reparación del terraplén..........	» 11 70	» 824 53	
Frente Vicente Menéndez — Relleno de zanjas y formación de terraplenes y albardones por camineros, en 190 m	$ 44 50	» 44 50	
Frente Banco Francés — Por desagües y albardones en 30 m.	$ 22 85	» 22 85	
Ojo de agua — Extracción de 16 m.³ tierra para reparaciones del terraplén existente, en una extensión de 125 m.	$ 59 32	» 59 32	
Frente Romano — Explanación por camineros en 60 m. 50..	$ 22 50	» 22 50	
Frente S. Fajardo — Desagües, relleno de zanjas y explanaciones del camino en 155 m.	$ 36 75	» 36 75	
Frente C. Remedio — Extracción de 698 m.³ 500 de tierra en desmontes y canales de desagües, para relleno de zanjas en una extensión de 800 m.	$ 124 15	» 124 15	
Frente Margarita Aguiar — Por 264 m. de camino mejorado por cunetas de desagües y relleno de zanjas con 233 m.³ 500 tierra	$ 46 50	» 46 50	
Frente Eduardo Pascual — Movimiento de 523 m.³ 850 de tierra de desmontes, para prolongación de los terraplenes existentes en 190 m.	$ 171 91	» 171 91	» 1.581 71
CAMINO DEL MEDIO Á LIBERTAD			
Cañada Grande del Sauce — Repaso del terraplén en 70 m. por camineros..........	$ 16 57	$ 16 57	
Cañada del Sauce — Repaso del terraplén en 51 m., por camineros..........	$ 48 10		
Empalizada con sauces, trabados con alambre á los costados del terraplén	» 20 85	» 68 95	
Sauce Chico — Repaso del terraplén por camineros en 75 m.	$ 42 54	» 42 54	
Frente Laguarda — Relleno de zanjas por camineros en 25 m.	$ 21 00	» 21 00	» 149 06
Transporte............	—	—	$ 25.308 30

DESIGNACIÓN DE LAS OBRAS	COSTO		
	Por artículo	Por obra	Por camino
Transporte............		—	$ 25.308 30
CAMINO Á LIBERTAD			
Frente al Cementerio — Reparación del terraplén por camineros en una extensión de 230 m.	$ 37 80	$ 37 80	
Frente Lacabane - Deleón — Movimiento de tierra en desmonte para relleno de zanjas en 40 m. 825 m.³	$ 87 10	» 87 10	
Puntas del Tigre — Repaso del terraplén por camineros en 250 m.	$ 47 25	» 47 25	» 172 15
VIALIDAD URBANA			
CALLE AGOSTO — Movimiento de 248 m.³ tierra de cunetas de desagües, para relleno y abovedado de la calle en 110 m.	$ 60 75	$ 60 75	» 60 75
CALLE NOVIEMBRE — Cunetas de desagües, para el abovedado de la calle, en 100 m., con 61 m.³ 550 de movimiento de tierra...........................	$ 39 04	$ 39 04	» 39 04
CALLE JULIO — Explanación y desagüe con 22 m.³ 830 de tierra	$ 13 86	$ 13 86	» 13 86
CALLE TRINIDAD — Explanación de dicha calle en 100 m.	$ 1 75	$ 1 75	» 1 75
CALLE SANTA JUANA — Por 331 m.³ 600 de tierra de excavaciones para rellenos, en una extensión de 210 m.	$ 68 40	$ 68 40	» 68 40
VARIAS CALLES — Por recorrido de las calles en limpieza de cunetas, durante 5 meses, por un caminero	$ 50 00	$ 50 00	» 50 00
Comisión Auxiliar de Ituzaingó			
VIALIDAD RURAL			
CAMINO DE ACCESO Á FLORIDA			
Zanja Honda — Mejora del camino en 614 m. con 1228 m. de cunetas laterales - 887 m.³ tierra.......	$ 209 37		
Préstamos para rellenos de zanjas. 118 m.³	» 29 65		
Canalización del arroyo en tierra fangosa, en 75 m. longitud	» 31 85		
Mudanza de carpas, herramientas. etc. ..	» 18 00	$ 288 87	» 288 87
CAMINO DEPARTAMENTAL Á FLORES			
Paso del Arroyo La Virgen — Reparación del paso con 11 m.³ 250 de piedra	$ 12 00	$ 12 00	» 12 00
CAMINO DE ACCESO Á RODRÍGUEZ (Costado Norte			
Frente José M. Castellanos — Terraplén de 71 m. × 6 de ancho y 462 m. cunetas laterales, con un movimiento de tierra de 341 m.³ 190.........................	$ 119 41		
Distribución de la tierra sobrante del terraplén, al centro del camino	» 16 00	$ 135 41	» 135 41
CAMINO DE ACCESO DEL NACIONAL Á RODRÍGUEZ			
Frente Bernardou — Limpieza del cauce de una cañada, por camineros	$ 38 00	$ 38 00	» 38 00
Transporte............			$ 26.183 53

DESIGNACIÓN DE LAS OBRAS	COSTO		
	Por artículo	Por obra	Por camino
Transporte............	—	—	$ 26.183 53
Comisión Auxiliar de Santa Ecilda			
VIALIDAD RURAL			
CAMINO AL ROSARIO			
Arroyo Cufré			
Ejecución de una carretera de 845 m. × 8 de ancho, incluso los pasos. (Este trabajo fué comenzado el año 1907). Movimiento de tierra de préstamos y cunetas de desagües, para el terraplén, 2005 m.³ 461	$ 915 53		
Balastaje en 6 m. ancho, en su longitud	» 209 16		
Cilindraje y arbolado de sauces á los costados del terraplén	» 11 00		
Ejecución de dos alcantarillas rústicas con madera de monte, de 7 m. 50 × 0 50 de luz y 1 m. altura	» 20 30		
Reparación del puente en Cufré	» 9 30	$ 1.165 29	
A deducir: Por certificaciones. de trabajo ejecutado en el año 1907	—	» 615 36	
Frente Juan Hodel —		$ 549 98	
Relleno de zanjas y pozos en balasto. en una extensión de 120 m.	$ 23 12	» 23 12	
Frente González —			
Relleno de zanjas y pozos en 120 m., más desagües por camineros. en 300 m.	$ 85 72	» 85 72	
Frente Rebulas —			
Desagües y relleno de zanjas por camineros en 280 m.	$ 99 87	» 99 87	
Frente Hunziker —			
Terreno mejorado con piedra y balasto en 82 m.	$ 57 08		
Por construcción de una alcantarilla rústica. con madera de monte, de 6 m. × 1 m. luz 1 m. alto	» 18 00	» 75 08	» 833 72
CAMINO DE SANTA ECILDA AL RINCÓN			
Frente Ettchin —			
Extracción de un fangal, con desagües ..	$ 3 20	$ 3 20	» 3 20
TOTAL invertido en obras de vialidad en el año 1908...			$ 27.020 45

RESUMEN

Junta Eco. Administrativa	Vialidad	Rural	$ 20.686 53	
» » »	»	Urbana ..	» 2.891 00	$ 23.577 53
Comisión Aux. de Libertad	»	Rural	$ 1.902 92	
» » » »	»	Urbana ..	» 233 80	» 2.136 72
» » » Ituzaingó	»	Rural	—	» 469 28
» » » Santa Ecilda....	»	Rural	—	» 836 92
		SUMA IGUAL		$ 27.020 45

San José, Diciembre 31 de 1908.

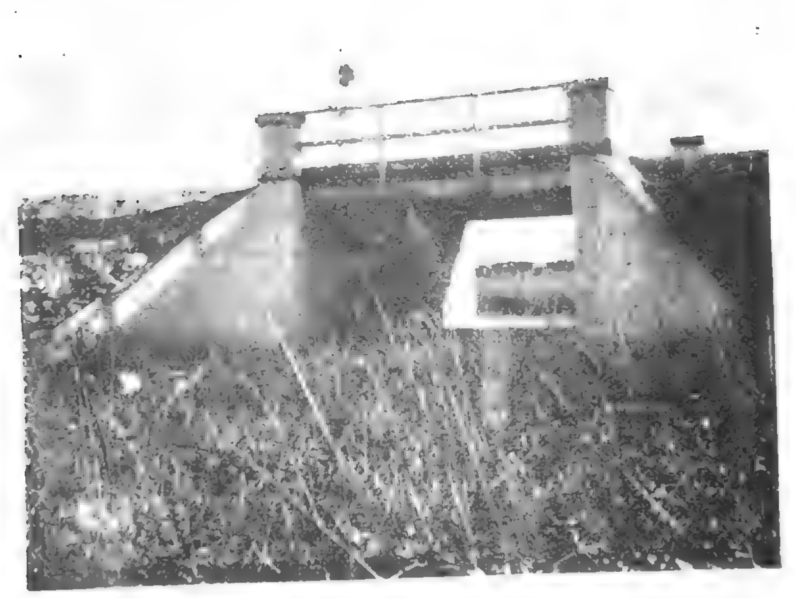
Prudencio Montagne.



Departamento de Paysandú — Camino Nacional de las Palmas.
Alcantarilla de caños de cemento.



Departamento de Paysandú — Camino Nacional de las Palmas.
Tipo de alcantarilla.



Departamento de Paysandú — Puentecito sobre el arroyo Rabón.



Departamento de Paysandú — Alcantarilla triple de arco en el camino del Paso de la Arena.



Departamento de Paysandú — Camino Nacional de las Palmas
Alcantarilla y carretera



Carretera de Toledo á San Jacinto y Sauce—6° kilómetro



Departamento de Paysandú — Camino Comercio. — Alcantarilla.



Departamento de Paysandú — Camino al Paso de la Cadena.
Puentecito sobre el arroyo Cangüé.



Alcantarilla de 8 m. 00. de luz.



Departamento de Paysandú— Cañada de Paso de la Arena.
Alcantarilla de cubertina de piedra.



Departamento de San José—Camino Guaycurú—Carretera del arroyo Mallada.

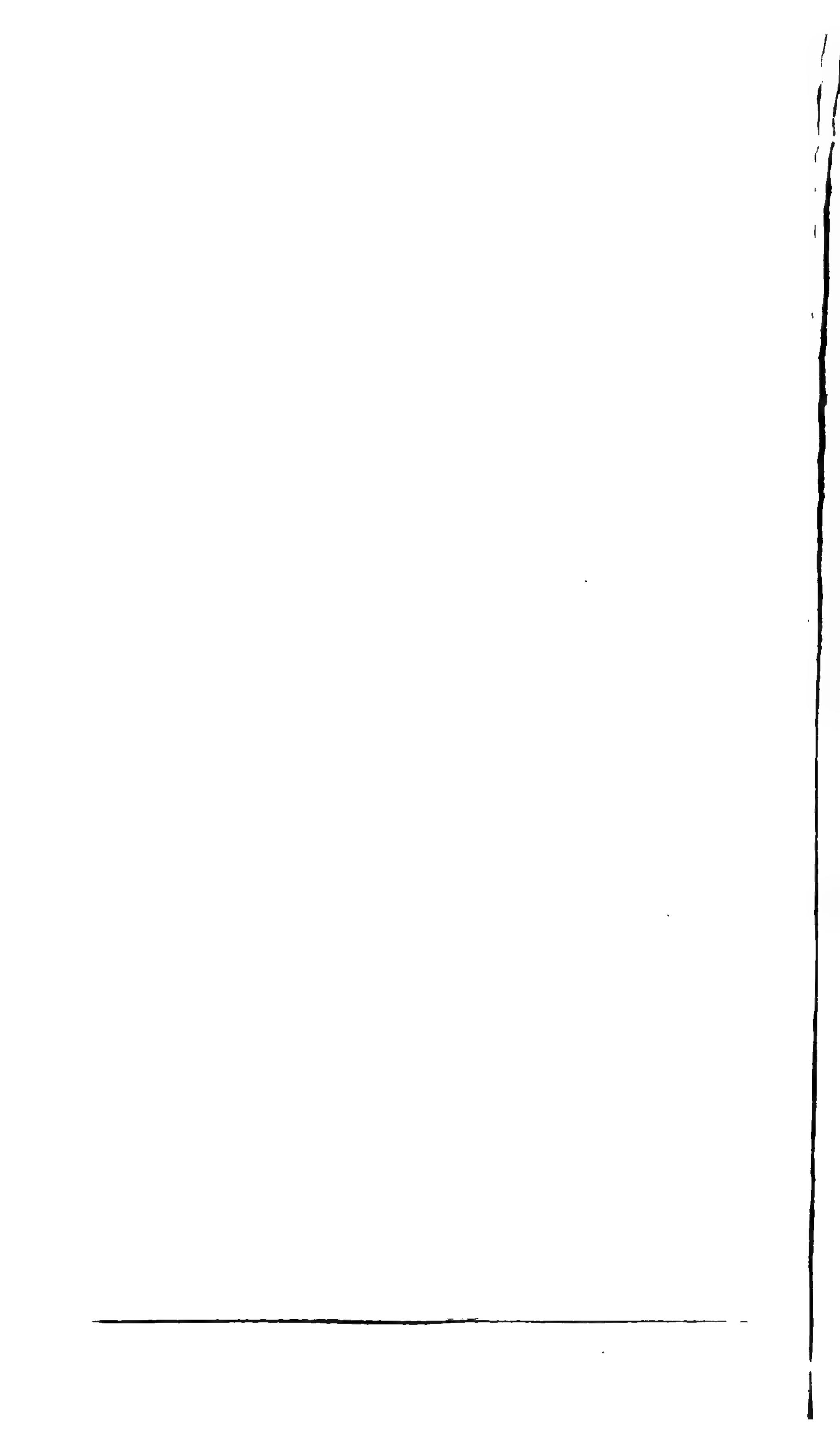
Año 1908

…tud	Superficie m.²	Precio por obra ó parte de obra	Total gastado sobre el camino	Observaciones
—	1.168 —	$ 1 573 76		Talud empedrado.
—	45 50	» 29 15		
	-	» 68 40		
	—	» 309 —		
	—	» 87 —	$ 2.067 81	
	—	$ 84 —		
	—	» 64 —	» 98 —	
—	12 —	$ 1.406 95		
	—	» 998 72	» 2.405 67	
	—	—	» 318 60	
	—	—	» 457 —	Recargo y composturas.
	—	—	» 219 18	» »
	—	—	» 593 82	» »
	—	—	» 75 —	» »
	—	—	» 257 80	
	—	—	» 227 53	
—	54 —	—	» 351 80	
—	69 —	—	» 456 18	Empedrado.
—	1.348 50	—	$ 7.521 84	

Andrés J. Rius.

aysandú — Año 1908.

Alcantarillas			Precio por obra ó parte de obra	T GA S EL
Luz	Largo	Alto		
m.	m.	m.		
0.50	8 00	0.60	$ 3.758 18	
1 00	8.00	1.20	» 225 20	$
-		—	» [illegible]87 11	»
—	—		» 788 12	»
—	--	--	» 210 64	
—			» 93 05	
		-	» 951 85	
—		--	» 118 60	»
		—	» 375 25	»
--	-	-	» 352 75	»
--			—	$
			[illegible]	



ANEXO D

OFICINA HIDROGRÁFICA

I. **Informe anual.**
II. **Asuntos diversos.**
III. **Canalización del arroyo de las Vacas.**
IV. **Canalización del arroyo Pantanoso.**
V. **Puerto de Nueva Palmira.**
VI. **Puerto de Dolores.**
VII. **Faros Nacionales.**
VIII. **Navegación Interior.**

1

OFICINA HIDROGRÁFICA

Informe anual

PUERTO DE NUEVA PALMIRA

Los trabajos del muelle, iniciados en Diciembre de 1907, fueron terminados en Diciembre de 1908.

Además del muelle proyectado, y que forma parte del plan de obras aprobado en resolución de 28 de Junio de 1907, se efectuó una reparación y repilotaje en el muelle antiguo, reforzando sus pescantes y dotándolo de barandas y bancos en la zona en que no estorban á las operaciones de carga y descarga.

Todas esas obras han quedado completamente terminadas, y se entregarán al Ministerio de Hacienda.

Así como se disponga de una draga, se comenzarán las obras de dragado que darán á toda la zona adyacente al muelle, una profundidad de 2 m 50 en bajantes ordinarias, disponiéndose desde luego, en el cabezo del muelle construído, de una profundidad de 2 m.

Además, se construyó al lado del muelle, y sobre un pilotaje especial, una casilla en la cual se instaló un mareógrafo vertical, para las observaciones de alturas de agua.

DRAGADO DEL ARROYO PANTANOSO

En Febrero de 1907 se aprobó el proyecto, ya descrito, preparado por la Oficina Hidrográfica, según el cual se dragaría el arroyo Pantanoso para obtener profundidades de 2 metros en grandes bajantes.

Ese trabajo no pudo efectuarse antes por carencia de dragas. Sin embargo, dada la necesidad de facilitar la navegación de cabotaje en ese arroyo, por donde se desarrollará un tráfico importante, proveniente principalmente de los saladeros instalados en sus márgenes, y puesto que hoy se encuentra imposibilitada en los días de bajantes por bancos que obstruyen la boca del arroyo, el Poder Ejecutivo cediendo á pedidos reiterados de los principalmente interesados en la ejecución de esas obras, resolvió iniciarlas con una de las dragas de la Empresa del Puerto de Montevideo, y las proseguirá hasta terminarse, así como se pueda destinar á ellas una draga de la Administración.

PUERTO DE LA PALOMA

Las obras del puerto de La Paloma, se emprenderán en breve, iniciándose los dragados, así como se disponga de una draga.

En cuanto á las obras fijas, se han hecho tres llamados á licitación. El primero se declaró desierto, en el segundo se presentaron tres proponentes, habiéndose tomado una de las propuestas en consideración; pero, en el deseo de que afluya el mayor número de proponentes para la ejecución de una obra tan importante como la expresada, el Poder Ejecutivo hizo un nuevo llamado á licitación que se vence el día 2 de Abril de 1909.

NAVEGACIÓN DEL RÍO NEGRO

Como se expresó en la Memoria correspondiente al primer semestre del corriente año, y que fué elevada al Ministerio, la Oficina Hidrográfica consecuente con la primitiva idea de efectuar la navegación racional del río Negro, basada en estudios serios, ha activado su ejecución para concluirlos á la brevedad posible.

Dos partes comprende, pues, la navegación del río Negro, los estudios y la navegación como se efectúa actualmente.



Ensenada de la Paloma.

Tráfico. — Adjunto se acompaña una Memoria del tráfico habido durante el año, el producido, recorrido, tonelaje transportado y demás datos inherentes á ese servicio.

Estudios.—Los estudios á cargo del Ingeniero Alejandro F. Rodríguez, fueron efectuados en una extensión de 316 kilómetros, que abarca el trozo comprendido entre el Paso de los Toros y el muelle Treinta y Tres de la ciudad de Mercedes.

Estos estudios comprenden:

Planimetría del río en toda la extensión antedicha;

Relevamiento del fondo en la misma extensión;

Nivelación de la superficie del río en aguas mínimas y

Colocación de 60 mojones de referencia nivelados en las riberas del río, allí donde los cambios bruscos de nivel ó los altos fondos, exigían una referencia permanente.

Estos estudios fueron terminados en el terreno en el mes de Julio próximo pasado y de inmediato se comenzó la ejecución de los planos con los datos obtenidos.

Actualmente el estado de los trabajos de los planos, es el siguiente:

Un plano planimétrico á la escala de 1:10.000 que comprende la planimetría del río con todos sus detalles y la línea de navegación con sus sondajes correspondientes. En este plano figuran también 60 detalles de los altos fondos, á la escala de 1:5.000.

Un plano del perfil longitudinal del río por la línea de navegación, con las siguientes escalas: longitudinal, 1:10.000 y de altura, 1:100; hasta el momento abarca una extensión de 80 kilómetros.

Se prosigue con toda actividad para dar término á estos planos.

Como se vé, por los planos que se están confeccionando, abundarán los datos para proyectar las obras necesarias, á fin de efectuar la navegación del río Negro en toda época.

Escalas. — Las escalas para observar el movimiento vertical de las aguas, que actualmente existen, son provisorias y fueron instaladas mientras se efectuaban los estudios. Durante el período de navegación han prestado gran utilidad, por cuanto como su ubicación es en los parajes donde están las estaciones telefónicas, la Oficina Central del Paso de los Toros, tenía todos los días las alturas de agua en toda la extensión del río, y podía de esta manera hacer el tráfico con más seguridad y sin ningún temor de accidentes durante el viaje.

Adjunto se acompaña un diagrama de las alturas de agua en todas las estaciones, durante el año, en el que figura también el período de navegación, la línea de aguas mínimas para navegar y la línea de aguas máximas para efectuar operaciones sin dificultad.

La Oficina Hidrográfica se preocupa actualmente, dada la gran importancia de las escalas, de sustituirlas por escalas permanentes de hierro, sólidamente empotradas en una base de hormigón, para lo cual ya se encuentran en el lugar de su ubicación, los hierros y el portland necesarios para su instalación.



Draga Uruguay VI

EMBARCACIONES

Remolcador "Puerto Paloma". — El Poder Ejecutivo, de acuerdo con la resolución del 2 de Abril de 1908, adquirió un vapor remolcador ofrecido en venta por los señores Ambrosio Quartino y Hnos. Dicho vapor fué comprado por $ 19.000.00, previo informe de los señores Lussich, Ingeniero J. M. Calveira y de la Oficina Hidrográfica, con el objeto de aumentar

el tren de servicio de la mencionada Oficina, y destinarlo especialmente á las obras del puerto de La Paloma.

La Administración lo ha dotado de un guinche á vapor y otros elementos para el servicio de cubierta, y ha sido frecuentemente utilizado por la Oficina Hidrográfica en distintos trabajos de valizamiento, estudios, etc., debiendo en breve pasar á los trabajos de dragado del puerto de La Paloma.

Chatas á " clapets ". — Con el fin de aumentar el material de dragado del Estado, el Poder Ejecutivo resolvió adquirir dos chatas á " clapets " para 100 metros cúbicos, de acuerdo con el " Pliego de Condiciones " formulado por la Oficina Hidrográfica.

Las chatas mencionadas, que fueron adquiridas en los astilleros " Conrad " de Holanda, llegaron desarmadas de Europa. Su costo incluído el montaje que se efectuó en el país, y otros gastos, asciende á $ 19.434.00, que se abonaron con los recursos creados por la Ley de Vialidad y Obras Públicas.

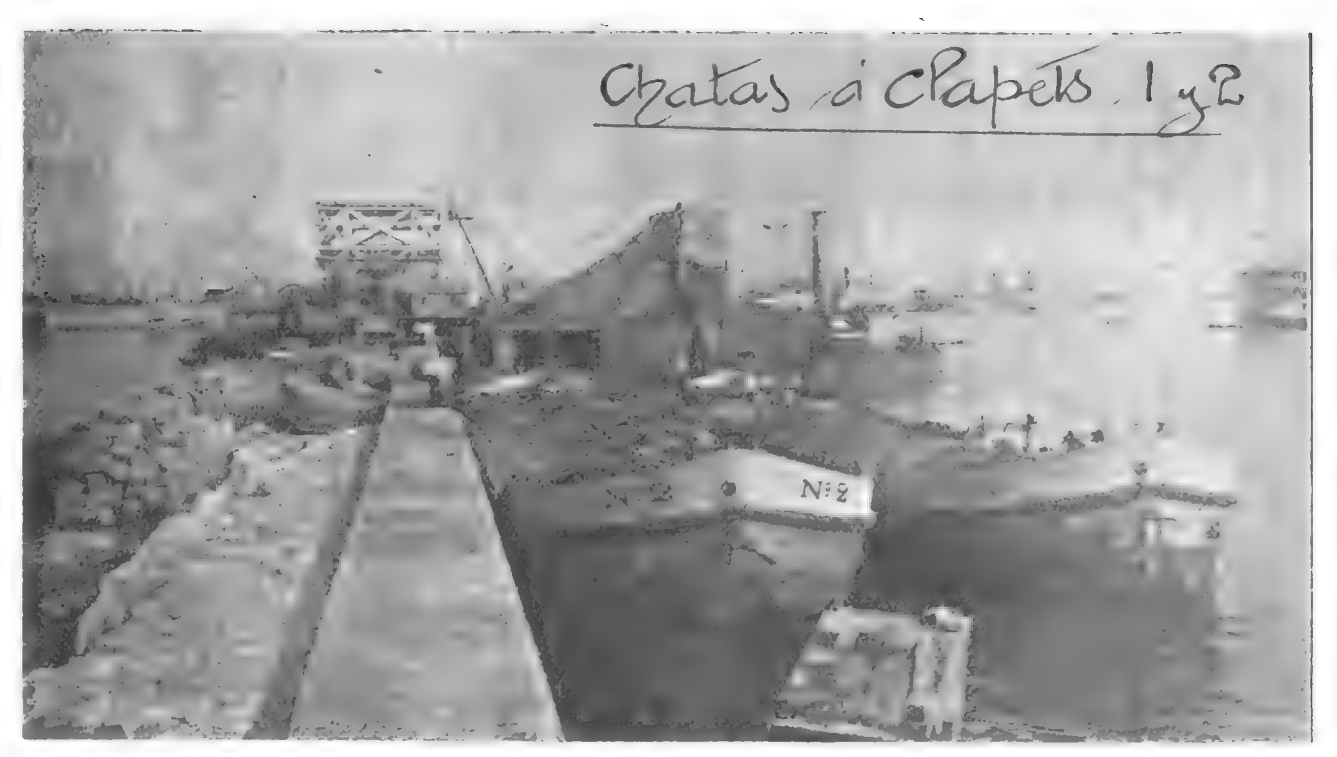
Esas chatas prestan actualmente servicio en el dragado del arroyo Pantanoso y pasarán en breve á los trabajos que se iniciarán para la construcción del puerto de La Paloma.

Vapor hidrógrafo. — El Poder Ejecutivo en Febrero 6 de 1908, resolvió llamar á licitación para la construcción de un vapor destinado á las dependencias del Ministerio de Obras Públicas, y especialmente al servicio de la Oficina Hidrográfica, ya sea en los trabajos del puerto de La Paloma para el remolque de chatas, ya sea en los trabajos hidrográficos que se efectúen en nuestras costas ó en la inspección y provisionamiento de los faros y valizas.

Ese vapor de 40 metros de eslora estará dotado de aparatos de hidrografía, además que reunirá las condiciones necesarias para el objeto indicado.

Fué contratado con los astilleros J. Seebeck, de Alemania, el 10 de Agosto de 1908, por la suma de $ 68.370.00, la cual se abonará con $ 30.000.00 destinados á la adquisición de un vapor para el puerto de La Paloma ya imputado á los recursos creados por la Ley de Vialidad y Obras Públicas, y el saldo de 38.370.00 pesos se tomará de la partida de $ 200.000.00, asignada por la ley de 21 de Diciembre de 1907 con cargo al superávit de 1906-1907 para el mejoramiento del servicio de faros y adquisición de un vapor.

El vapor en construcción deberá estar terminado el 7 de Marzo de 1909.



Chatas á clapets 1 y 2

Draga "Uruguay VII". — Dada la necesidad urgente de dotar de más dragas á la Oficina Hidrográfica, á fin de que pueda atender á los trabajos reclamados por la navegación de los ríos del país y los trabajos á iniciarse para la construcción del puerto de La Paloma, el Poder Ejecutivo contrató previa licitación pública, con la casa Koninklijke Nederlandsche Grofsmederij, de Holanda, la construcción de una draga universal á cangilones, aspirante é impelente, por la suma de $ 70.650.00 á abonarse con los recursos creados por la ley de Vialidad y Obras Públicas.

La expresada draga deberá estar terminada el 6 de Febrero de 1909.



DRAGA URUGUAY VII

SEÑALES MARÍTIMAS

Para la aplicación de los recursos ($ 200.000) creados por la ley de 21 de Diciembre de 1907, el Poder Ejecutivo dictó el decreto fecha 10 de Junio de 1908, cometiendo á la Oficina Hidrográfica: 1.° la ejecución de los estudios relativos á la ubicación del faro á construirse en el Banco Inglés; 2.° proponer al Ministerio de Obras Públicas el programa de transformación (modernización) de aquellos de los faros existentes que por su ubicación, interesan principalmente á la navegación que afluye al Río de la Plata.

Tan pronto esa Oficina haya podido recoger todas las observaciones para llenar satisfactoriamente el primer cometido, se

procederá á licitar la importante obra del faro del Banco Inglés, temible escollo situado en la vecindad del derrotero que siguen las grandes naves que llegan al puerto de la Capital de la República.

El segundo cometido ya ha sido llenado satisfactoriamente por la Oficina citada, la cual ha elevado al Poder Ejecutivo el proyecto completo de las obras á ejecutarse con los recursos provistos por la ley referida, con arreglo al cual se llamará de inmediato á propuestas para ejecutarlas en el menor plazo prácticamente posible.

Antes de enumerar sumariamente esas obras, corresponde recordar que, siendo deficientes los recursos provistos por la ley 21 de Diciembre de 1907, el Poder Ejecutivo solicitó con fecha 10 de Junio de 1908 su ampliación, sancionándose entonces la ley fecha 16 de Julio próximo pasado, que pone en manos de la Administración el dinero necesario para proseguir la ejecución del plan arriba rememorado, el cual comprende no sólo el mejoramiento de los faros existentes dotados de aparatos anticuados y muy deficientes, sino también la instalación en algunos de ellos de aparatos sonoros para las señales de niebla y de telegrafía sin hilos, y boyas luminosas del sistema más perfeccionado hoy en uso.

Faro Polonio. — Hasta tanto no se construya el faro proyectado en Coronilla (Castillo Chico), el del Polonio ocupará el saliente más setentrional de la red principal de " Señales Marítimas " de la República, razón por la cual — mientras no existió el faro de Lobos — fué aquel á menudo el punto de recalada, especialmente, de los vapores. Ese ha sido el motivo por el cual sus malas condiciones de visibilidad, afectaron más á los navegantes que las de otros de nuestros faros igualmente defectuosos. Pero, es del caso tener presente, que aun después de construído el faro de recalada en la Isla de Lobos, es necesario, á juicio de todos los marinos experimentados, aumentar el poder lumínico del faro de Polonio, y hacer su luz bien caracterizable, de modo tal que ella pueda ser marcada por los navegantes sin aterrar demasiado, como hoy sucede, debido al reducido alcance de su luz.

Esto es capital, sobre todo para los veleros, los que si en procura de esa luz llegan á acercarse demasiado á tierra, corren el peligro de no poderse largar más.

Para conseguir todo esto, se ha proyectado reemplazar el defectuoso catóptrico de luz fija existente, por un aparato lenticular á destellos rápidos.

Siendo la torre muy sólida, el nuevo aparato irá colocado sobre ella, haciéndosele las modificaciones necesarias.

Faro de Santa María. — Esta señal marítima marca un vértice importante de la red principal de iluminación de nuestro litoral del Este, y por lo tanto, debe ser mejorada.

El aparato allí existente, un lenticular de tipo anticuado con destellos cada 60 segundos, puede en rigor conservarse, á pesar de los inconvenientes de la lentitud de los destellos, siempre que se aumente la potencia de la fuente luminosa, reemplazando el quemador de 5 mechas de aceite de colza, por un quemador á incandescencia de vapores de petróleo comprimido.

Con esa modificación de escaso costo, se consigue un aumento como 6 en la intensidad luminosa del lenticular.

Faro de la Isla de Flores. — Modernizados los faros de Polonio y Santa María y existiendo un poderoso faro moderno en la Isla de Lobos, los navegantes requieren para llegar á la rada exterior de Montevideo, el mejoramiento inmediato de tres luces, dos de ellas — Banco Inglés é Isla de Flores — pertenecientes á la red principal, y la tercera — Punta Brava — á la red secundaria.

El faro del Banco Inglés, será construído en breve con los recursos especialmente afectados á él por el decreto de 10 de Junio próximo pasado y la ley de 21 de Diciembre de 1907; quedando entonces el de la Isla de Flores y de Punta Brava, que debemos modernizar.

En ese orden de ideas, se proyecta la colocación en Flores, de un lenticular á destellos rápidos, con la característica correspondiente á ese vértice según el "Plan General de Mejoramiento de las Señales Marítimas".

Para aumentar el alcance geográfico de ese faro, ya que su potencia lumínica se aumentará, se ha proyectado sobreelevar de algunos metros la torre. Así se conseguirá aproximar su círculo luminoso al del faro de Lobos, círculos que para mayor seguridad de la navegación, serán ligados más tarde por intermedio del faro de 4.° orden proyectado para Punta Brava.

Faro de Punta Brava. — Es unánime el pedido de los nave-

gantes para que se reforme la luz de Punta Brava, por cuanto ella, por su escasa intensidad y por ser fija, se confunde con las luces de la ciudad, pudiendo por ese motivo ocurrir grandes perjuicios á las naves que durante la noche y viniendo del Este, traten de ganar la rada de Montevideo.

La transformación proyectada con la adopción de un lenticular á destellos rápidos rojos y blancos, suprimiendo esos inconvenientes, satisface á los justos intereses de la navegación.

Roca Panela. — Este peligroso escollo situado en la ruta que siguen las embarcaciones que navegan en el río de la Plata, fué valizado por primera vez en el año 1866, con un pontón-faro improvisado, y si bien es cierto que ese pontón ha sido reemplazado en diferentes ocasiones, siempre se ha conservado el primitivo y deficiente aparato luminoso de escasísima potencia, fácilmente confundible por su característica inadecuada de luz fija, con la luz de un barco fondeado.

Todos los marinos piden la modernización de esa señal marítima, dotándola de un aparato lenticular á destellos rápidos y además de una señal sonora que permita asegurar el arribo ó la salida de la rada de Montevideo cuando reinan nieblas bajas.

Para dar satisfacción á tan justos anhelos del comercio marítimo, la Oficina Hidrográfica proyecta la construcción de un faro fijo sobre dicho escollo, renunciándose así al empleo precario y caro de un pontón-faro, género de instalación al cual sólo debe recurrirse cuando las dificultades técnicas y económicas que presenta la construcción de un faro fijo, hacen que sea necesario renunciar á las ventajas de su empleo, lo que felizmente no ocurre en el caso de La Panela.

Faro de la Isla de Lobos. — Esta señal marítima de primer orden, que tan notables beneficios presta á la navegación marcando la recalada en el río de la Plata, requería para ser eficaz en tiempo de nieblas, la instalación de una poderosa señal acústica. Además, era necesario establecer en ese faro una estación de telegrafía sin hilos, para comunicar con las naves y el continente.

En ese sentido, después de dos licitaciones á las cuales concurrieron diferentes casas europeas especialistas, el Poder Ejecutivo acaba de aceptar la oferta de la casa inglesa Steven & Struthers, de Glasgow, para la provisión de una poderosa "sirena" que en breve se procederá á instalar.

Para el establecimiento de la estación de telegrafía sin hilos se llamará á propuestas, simultáneamente, para la de Lobos y de los demás puntos indicados por la ley de 16 de Julio de 1908.

La Oficina Hidrográfica formuló el proyecto de un edificio cómodo y sólido, anexo al faro de Lobos, para recibir esas instalaciones y servir al mismo tiempo de habitación al personal del faro, hasta hoy reducido á vivir dentro de una torre en condiciones antihigiénicas.

Boyas luminosas. — Especial atención se ha prestado al estudio del tipo de boya luminosa más adecuado, desde el punto de vista de las exigencias de la navegación moderna y de la economía requeridas.

El sistema llamado de " Gas Pintsch ", usado desde varios años, en los países más adelantados en iluminación de sus costas y canales, para el alumbrado de boyas y valizas, ha dado hasta el presente resultados muy satisfactorios; pero, experiencias recientes parecen demostrar acabadamente la superioridad del alumbrado con gas acetileno. En vista de ello y con el informe requerido de la Oficina Hidrográfica, el Poder Ejecutivo ha aceptado para ensayo, una boya de la Compañía Canadiense, del tipo llamado automático, la cual puede arder con su carga de carburo de calcio, durante ocho meses más ó menos.

Otro tipo de boya, á gas acetileno, ha sido ofrecido también á ensayo; él es el llamado " Gas acumulador ", patentado por la " Compañía Sueca de Faros y Boyas Luminosas ", representada en el país por el señor Carlos Rogberg.

Consiste esencialmente ese sistema, en el empleo del gas acetileno disuelto en acetona, comprimida la disolución dentro de un recipiente de acero conteniendo una sustancia porosa. Ese recipiente se le designa con el nombre de " Gas acumulador ". Cada boya ó valiza es dotada de uno ó más " Gas acumuladores ", según sus dimensiones y el tiempo durante el cual deberá arder.

En resumen, la Administración experimenta esos sistemas, y en breve podrá resolver la adopción del más conveniente, para aplicarlo á las boyas y valizas que se establecerán en número suficiente para marcar de día y de noche los canales y escollos de sus aguas navegables.

Boyas comunes. — Para el valizamiento de los canales secundarios en que no se requiere el empleo de boyas luminosas, el

Poder Ejecutivo ha adoptado un tipo propuesto por la Oficina Hidrográfica, del cual se construyeron recientemente 19 boyas para valizar el canal secundario de Santo Domingo, y para señalar provisoriamente, — hasta tanto se disponga de boyas luminosas, — el canal de acceso y escollos de la rada de Colonia.

Montevideo, Enero 13 de 1909.

V. Benavides.

Comisión Técnica de la Oficina Hidrográfica

MEMORIA CORRESPONDIENTE AL AÑO 1908. — TRABAJOS REALIZADOS

Dragado de Almirón. — La draga "Uruguay VI", de succión, estuvo ocupada en dragar á —5.40 m. (18') bajo cero, el canal de Almirón y su prolongación sobre el banco de la isla Pelada que había sido ya dragado á 15', pero que la creciente de Setiembre de 1907 había reducido á 13' bajo cero.

El trabajo se continuó relativamente bien en general, pero se vió dificultado en algunos puntos por la cantidad de gravilla y arcilla mezclada con arena que tenía que aspirar la bomba, y sobre todo en el dragado de la sección correspondiente al banco de la isla Pelada donde el fondo está constituído por arcilla arenosa compacta y gravilla, que no es aspirada por la bomba y solamente se disgrega al introducirse la extremidad del tubo de aspiración en el fondo pero cuya eficacia no alcanza al material situado en las proximidades, lo que obliga á repasar hasta cuatro y cinco veces en el mismo surco.

Fuera de las paradas generales y corrientes se interrumpió el trabajo de la draga durante ocho días de Junio por creciente del río Uruguay, y durante 27 días de Setiembre para proceder al cambio de las piezas de usura de la bomba, (placas, palas, buje, etc.), al mismo tiempo que se hicieron reparaciones generales á la máquina, cañería, etc. La usura del material ha sido importante, sobre todo en la bomba y acoplamientos de la cañería flotante, á causa de la cantidad de gravilla dragada.



Trabajos de valizamientos

El resumen del trabajo del año es el siguiente:

	PARAJE DRAGADO	MATERIAL DRAGADO				
		Arena	Arena y barro	Arena y gravilla	Gravilla y barro	TOTAL
1	Paso de Almirón.	134.810	25.140	9.960	—	169.910
2	Banco Pelada....	--	—	11.660	20.000	31.660
	Total....	134.810	25.140	21.620	20.000	201.570

	DÍAS			HORAS DE				
	Dragado	Perdido	TOTAL	Dragado	Maniobras	Averías etc.	Paradas	TOTAL
1	154	69	223	1511.15	244.00	335.00	3765.45	5856 00
2	84	58	143	686.45	115.15	331.30	1694.30	2928.00
Total.	238	127	366	2197.60	359.15	666.30	5559.75	8784.00

La profundidad del dragado varió de —5.60 á —5.80 bajo cero.

Espesor medio dragado 1.00 á 1.50 m.

Ancho dragado 75 á 80 metros.

Distancia de la descarga por cañería 290 m.

Puerto del Salto. — Se terminaron los terraplenes, cuya mano de obra fué contratada con el señor Botturi, resultando para este año un cubo de 11 m 100. Se arreglaron los taludes y se construyó el revestimiento de piedra proyectado para el talud de la explanada, con unos 400 m^2, habiéndose empleado en esa obra 4.500 carretales de 0.25 x 0.30 x 0.40.

Se rejuntó en una superficie de 950 m^2 el muro de muelle existente y el últimamente construído.

Durante el año 1908 se construyeron 80 m. lineales de muelle de madera, de 6.40 m. de ancho, ó sea 512 m^2, en cuya obra se emplearon 84 m^3 de madera dura, 1.530 ks. bulones 1.160 ks. chapas de empalme y 1.080 ks. barras de anclaje para las que se

hicieron 120 agujeros con barraminas de 0.075 mm. de diámetro en el fondo de piedra con un largo total perforado de 86 m. En el piso del muelle se colocaron 32 m^3 de pino tea.

Como obras accesorias se hicieron: una alcantarilla tubular de 0.30 m. de diámetro y 12.50 m. de largo, dos cunetas adoquinadas, dos veredas, una escalera de mampostería de 2 m. x 3 m. (proyección) y se prepararon una escalera de madera, 4 zorras para servicio de cargas, 130.00 m. de baranda, 200 m. de vía y un guinche á vapor de 2.000 ks. de fuerza.

Se recibieron y están depositados todos los materiales necesarios para la terminación de la obra, incluso la ampliación del cabezo decretada, los que recibieron la preparación correspondiente para ser empleados en obra, sin pérdida de tiempo, cuando la bajante del río lo permita.

Desde el 15 de Julio hasta el de Noviembre estuvieron las obras totalmente suspendidas. En esta última fecha se reanudaron los trabajos de preparación de materiales no pudiéndose continuar la construcción del muelle porque en todo el tiempo transcurrido el río no ha bajado de 2.50 m. sobre cero, impidiendo la construcción del ataguía indispensable para montar el cabezo del muelle.

Arroyo de las Vacas. — La draga " Res Non Verba " y embarcaciones anexas trabajaron durante el año en el Arroyo de las Vacas dragando los pasos arenosos de la Boca (arena y tosca), Casilla, Horqueta, Tronco, Lagarto, Coronilla, Tránsito y Juan González hasta el 15 de Abril, llevándose después la draga á Paysandú para cambiarle los baldes de arena por los de tosca para poder dragar los pasos de fondo duro que aun falta dragar. El 16 de Junio se empezó el dragado del paso de Quiñones (tosca dura) que está casi completamente terminado.

El dragado en arena, etc., se hizo sin dificultades y sin otras pérdidas de tiempo que las interrupciones corrientes y las que resultan del fraccionamiento del trabajo en pequeñas secciones. En cambio en el dragado en tosca dura del paso de Quiñones, á pesar de la disgregación del fondo operada por medio de barrenos, las interrupciones han sido muy frecuentes á causa de las roturas y averías producidas por la resistencia del fondo, para cuyo trabajo no es adaptable el material de trabajo de que se dispone, el que por otra parte está muy debilitado por el uso. Sería necesario disponer de pequeños baldes de púas y aun así

en el paso del Saladero cuyo fondo es de gres muy duro, el resultado sería dudoso.

Sucesivamente en el dragado del paso de Quiñones se produjo la rotura de las correas, una de las cuales hubo que reemplazar, la del soporte del guinche de avanzamiento, el piñón de trasmisión de movimiento al cuadrante superior, engranajes del guinche traversino de adelante, etc., roturas todas cuya reparación causa interrupciones prolongadas.

Con objeto de que la draga pueda atacar más fácilmente, la tosca dura que constituye el fondo de algunos pasos que deben dragarse, se trató de disgregar aquel material por medio de barrenos explotados bajo agua con cargas de dinamita. Para este trabajo se dispone de tres balsas dobles sobre las que operan las cuadrillas encargadas de ese trabajo. Los barrenos en general están espaciados de 1.00 á 1.50, según la naturaleza del fondo.

En estos trabajos se lucha con la dificultad de conseguir elementos obreros estables y alguna paralización también nos ocasionó la falta de explosivos, que no siempre se han podido obtener como se deseaban.

Las características del trabajo en el arroyo de las Vacas, durante el año 1908 van en los siguientes cuadros:

Resumen de dragado

	PARAJE DRAGADO	MATERIAL DRAGADO				
		Arena	Arena y barro	Arena y tosca	Tosca dura	TOTAL
1	Boca Arroyo Vacas	—	—	5505	—	5505
2	Médano Casilla....	1725	—	—	—	1725
3	Paso Horqueta....	2010	—	—	—	2010
4	» Tronco.......	3225	3075	—	—	6300
5	» Lagarto......	4350	2175	—	—	6525
6	» Coronilla.....	—	2685	—	—	2685
7	» Tránsito.....	—	4745	—	—	4745
8	» J. González..	—	1035	—	—	1035
9	» Quiñones.....	—	—	—	9935	9935
	Total.. .	11310	13715	5505	9935	40465

	DÍAS			HORAS DE				
	Dragado	Perdido	TOTAL	Dragado	Maniobras	Averías etc.	Paradas	TOTAL
1	16	15	31	99.45	67.25	111.10	465.40	744.00
2	4	2	6	20.10	24.00	19.20	80.30	144.00
3	4	2	6	32.40	24.50	7.30	79.00	144.00
4	11	5	16	79.55	29.45	49.50	224.30	384.00
5	13	9	22	76.10	74.35	42.35	334.40	528.00
6	5	2	7	30.50	15.40	19.00	102.30	168.00
7	8	3	11	61.55	19.00	18.35	164.30	264.00
8	2	—	2	14.35	6.55	—	26.30	48.00
9	95	170	265	558.10	302.35	1493.40	4005.35	6360.00
Total.	158	208	366	974.10	564.45	1761.40	5183.25	8784.00

Profundidad del dragado, —2.60 á —2.80; Ancho 30 á 50 m.; Espesor 0,80 á 1,50 m. Número de chatas 557. Distancia de transporte 1.500 m.

Resumen de barrenos

SECCIÓN	Días de trabajo	Profundidad bajo agua	Largo perforado	Número de barrenos	JORNALES HORAS		
					De barrenos	De maniobras	TOTAL
P. Quiñones ...	144	3.30	3425	4672	8014.10	2410.55	10425.05
P. Saladero....	293	3.40	2895	2805	11520.25	2887.55	14408.20
P. Casilla......	116	3.60	2370	3850	5937.10	1901.40	7838.50
P. Contreras...	8	(1)	(1)	132	311.20	92.10	403 30
TOTAL...			8690	11459	25783.05	7292.40	33075.45

(1) Faltan los datos de Noviembre y Diciembre que aun no se recibieron.

Trabajos accesorios. — Durante el año quedaron completamente terminados los asuntos pendientes referentes al dragado del puerto de Dolores y río San Salvador, elevándose á la Superioridad los documentos correspondientes.

Se dió cumplimiento á la autorización decretada con fecha 5 de Abril de 1907 para la provisión de algunas embarcaciones de servicio, adquiridas con fondos sobrantes del presupuesto de la Oficina.

Con fondos de la misma procedencia se adquirió de la casa Tangyes de Birmingham, una bomba centrífuga de salvataje, de 6'', con motor vertical directamente acoplado.

Se hicieron los trabajos necesarios para poner en servicio la lancha "Carmelo", que hacía muchos años que estaba en desarme, la que actualmente está en marcha.

El " Taller Flotante " tuvo á su cargo todos los trabajos de preparación de piezas de repuesto, reparaciones, etc., que demandaron los útiles de servicio.

FONDOS INVERTIDOS

Los fondos invertidos (cuentas pagadas ó conformadas) durante el año 1908, por la Comisión Técnica, con cargo á los diferentes trabajos realizados, se distribuye como sigue:

Obras de Almirón

Con cargo á Presupuesto General de Gastos:				
Personal	$	5.890 42	$	5.890 42
Conformado contra la Comisión H. de Almirón:				
Carbón	$	6.250 31		
Otros materiales, etc.........	"	2.855 94	"	9.106 25
Total..................			$	14.996 67

Puerto del Salto

Conformado contra la Comisión Financiera del Puerto del Salto:		
Jornales	$	3.830 10
Acarreos	"	56 56
Transporte.......	$	3.886 66

Transporte.......	$	3.886 66		
Materiales	"	17.464 45		
Mano de obra (contratada)...	"	5.367 40		
Varios	"	1.012 03	$	27.730 54
Total................			$	27.730 54

Arroyo de las Vacas

Con cargo á Presupuesto General de Gastos:				
Personal	$	9.063 34	$	9.063 34
Con cargo á Vialidad y Obras Públicas:				
Carbón	$	2.852 13		
Otros materiales, etc.........	"	2.182 30	"	5.034 43
Conformado contra la Comisión Arroyo de las Vacas:				
Jornales (trabajos de mina).	$	3.990 82		
Materiales, etc. (ídem ídem)..	"	4.137 15	"	8.127 97
Total.................			$	22.225 74

Puerto de Dolores

Con cargo á Vialidad y Obras Públicas:				
Saldo de cuentas atrasadas...	$	964 67	$	964 67
Total.................			$	964 67

Decreto 5 de Abril de 1907

Con cargo á sobrante del Presupuesto:				
Adquisiciones	$	157 00	$	157 00
Total.................			$	157 00

Reparaciones lancha "Carmelo"

Con cargo á partida asignada:				
Materiales, etc.............	$	138 61	$	138 61
Total.................			$	138 61

Bomba de salvataje

Con cargo á sobrante de Presupuesto:		
Adquisiciones	$ 409 55	$ 409 55
Total..................		$ 409 55

Gastos generales

Con cargo á Presupuesto General de Gastos.		
Personal de Oficina.........	$ 7.405 07	
" lancha servicio......	" 635 29	
" taller y anexos	" 627 03	$ 8.667 39
Total..................		$ 8.667 39
Con cargo á Vialidad y Obras Públicas:		
Personal de Oficina.........	$ 1.599 81	
" taller y anexos.....	" 990 83	" 2.590 64
Total..................		$ 11.258 03

Resumen

Almirón, etc................	$ 14.996 67	
Puerto del Salto............	" 27.730 54	
Arroyo de las Vacas.........	" 22.225 74	
Puerto de Dolores...........	" 964 67	
Decreto 5 de Abril 1907.....	" 157 00	
Reparaciones lancha " Carmelo "	" 138 61	
Bomba de salvataje..........	" 409 55	$ 66.622 78
Gastos Generales (16.9 por ciento)		" 11.258 03
Total general............		$ 77.880 81
Que corresponden:		
A Presupuesto General de Gastos	$ 24.187 70	
A Vialidad y Obras Públicas..	" 8.589 74	
A partida asignada..........	" 138 61	
A cuentas conformadas......	" 44.964 76	
Total.................		$ 77.880 81

Paysandú. Enero 7 de 1909.

J. Riva.

AS PU

YI

ILLESCAS

SILUETA FARO

A PANELA"

(PROYECTADO)

P. F. 15 M.A.A.O.

M

II

ASUNTOS DIVERSOS

Adquisición de una draga

Oficina Hidrográfica.

Montevideo, Noviembre 29 de 1907.

Excmo. señor Ministro de Obras Públicas, Ingeniero don Juan P. Lamolle.

De las seis propuestas presentadas, sólo la número 1 de los astilleros Conrad de Harlem está *en todo* dentro del pliego de condiciones.

La oferta número 5 de Grofmederij (Holanda), que forzosamente llama la atención por el bajo precio, no está *en todo* de acuerdo con dicho pliego de condiciones: 1.° porque aun cuando en su escrito de presentación dice el proponente que está de acuerdo en un todo con el pliego de condiciones, sólo se compromete, más adelante, á la entrega por el precio que fija de la draga en Montevideo, incluídos dice, los gastos de seguro y transporte sin que nada haga posible asegurar que contempla dentro del precio, los gastos de importancia relativa, que demandan la descarga, transporte y montaje de las tuberías, en el paraje donde se practicarán los ensayos, así como también los gastos que esos ensayos originarán; 2.° por cuanto sólo ofrece 200 metros de tubería con flotadores y el resto 100 metros sin ellos. Además esta oferta no está suficientemente ilustrada ni en su especificación, donde no se indica la fuerza de las máquinas, ni en sus planos que sólo dan una vista exterior del barco propuesto sin indicación de detalles de importancia, máxime siendo tan incompleta la es-

pecificación. Así, por ejemplo, de los dibujos resulta que la torre (beffroi) sólo se apoya sobre la cubierta, lo cual sería un *gravísimo defecto* de solidez. Es cierto que, preguntado al respecto el representante de la casa, señor Metzen, dijo que había consultado el punto y que el *castillete ó torre* iba afirmado en el *fondo del casco* y que el poder de cada máquina era de *cien caballos indicados*, pero esto no consta en la oferta. En fin, no es posible suponer, dada la diferencia enorme de precios, que el útil ofrecido reuna condiciones comparables de construcción y rendimiento práctico, á las que seguramente ofrecen los útiles propuestos por las grandes casas especialistas reconocidas universalmente, de Conrad, Smulders y Simons; forzosamente esa *diferencia* de precios, por lo menos en *gran parte* debe provenir de diferencias fundamentales en los materiales ofrecidos.

Las ofertas números 2 y 3 son sin duda alguna, en un todo comparables á la número 1, como puede apreciarse por la forma detallada como se presentan y por la notoriedad de especialistas en la materia, de que gozan las casas Simons y C.ª y Smulders, pero están fuera del pliego de condiciones.

En efecto, la número 2, establece que los ensayos se harán en Escocia y además, que la tubería se entregará franco á bordo en Glasgow. La número 3 ofrece solamente la draga sin la tubería, lo cual la coloca fuera del pliego de condiciones, que es bien claro al respecto, por cuanto no se concibe como es posible realizar los ensayos prescritos de "refoulement" á *300 metros de distancia y á 6 metros de altura sobre el nivel del agua*, si no se provee la tubería correspondiente. Por lo demás, todos los otros proponentes así lo han entendido.

En fin, las propuestas números 4 y 6, están también fuera del pliego de condiciones, la primera por cuanto ofrece los materiales componentes de la draga, puestos franco cargado á bordo en Hamburgo, sin ocuparse de fletes, montaje aquí (algo muy caro), ni gasto de los ensayos prescritos, y además, por cuanto sólo ofrece proveer 60 metros de tubería con flotadores, y el resto (240 m) sin ellos; la segunda, por cuanto no acepta el plazo de entrega, ofreciendo sólo hacer salir la draga del puerto europeo á los 14 meses de firmado el contrato. Además, sólo ofrece la tubería de "refoulement", sin los flotadores indispensables, y no indica la fuerza de las máquinas, ni el consumo de las mismas.

En resumen resulta: 1.° que la propuesta número 1 es la única que se ajusta *en todo* al pliego de condiciones; 2.° que además, comparada con las propuestas de primer orden como son las números 2 y 3, agregando á esta última una suma, más ó menos igual á la que prevé la casa Simons para su tubería, resulta financieramente la más ventajosa; 3.° porque presenta una ventaja importante en la práctica, debido á la colocación del tubo de aspiración en el centro del barco, lo cual permite arrimar las chatas á ambos lados sin pérdidas de tiempo, siempre largas, si debe esperarse en cada caso la salida de la chata cargada para maniobrar el arrimo de otra vacía. Finalmente, no debe terminarse este informe sin expresar, que aunque fuera del pliego de condiciones, como ya se ha dicho, las casas Simons y Smulders proponen dragas de primer orden, muy bien concluídas. La ofrecida por la primera de las dos casas tiene propulsión propia, pero esta condición no se pidió por cuanto tratándose de una draga sin ganguil (draga tipo estacionario), ella no es necesaria y por lo tanto supone un capital (transmisiones, conexiones, hélices, etc.), invertido, que sólo se utilizaría á largos intervalos, (años á veces), cuando la draga se trasladase de un puerto á otro, y que en esos casos eventuales, como siempre se requiere un remolcador para las chatas de servicio de la draga, éste se utilizará con aquel objeto.

Por lo demás, el objeto que ha tenido en vista la casa al dotar su draga de propulsión, no ha sido otro, que el muy práctico por cierto, de evitarse el montaje en nuestro país, que hoy es sumamente caro y lento (dificultades obreras), por ello la casa Conrad, en una variante de su oferta, propone la fuerte rebaja de $ 12.750 si se la exonera de ese montaje.

Saludo á V. E. muy atentamente.

V. Benavides.

Ministerio de Obras Públicas.

Montevideo, Diciembre 4 de 1907.

Informe el Consejo del Departamento Nacional de Ingenieros con recomendación de urgente despacho.

LAMOLLE

PROPUESTA	ESLORA	MANGA	SISTEMA DE PROPULSIÓN	SUPERFICIE DE CALEFACCIÓN	PODER COMPLEXIVO Y APROXIMADO EN H. INDICADO EN TIRAJE NORMAL.	CONSUMO DE CARBÓN	APARATOS AUXILIARES PARA LA ALIMENTACIÓN	CAÑERÍAS DE IMPULSIÓN	PLAZO DE ENTREGA	PRECIO
I	36.m 60	7.m 00	Carece de propulsión propia	150 m²	385 H. ind.	No se establece	1 bomba á vapor 1 inyector	300m flotantes	8 meses	$ 92 307 en el puerto de Montevideo
II	42.m 07	8.m 84	Está provista de propulsión mecánica 7 ½ millas × h.	150 m²	385 H. ind.	—	1 bomba á vapor duplex	300m flotantes	10 meses	$ 85.585 draga » 14.400 cañería imp. Glasgow 300 flete cañería $ 100 285 en el puerto de Montevideo
III	38.m 00	7.m 50	Carece de propulsión propia	160 m²	410 H. ind.		1 bomba á vapor 1 inyector	No incluye	12 meses	$ 86 480 en el puerto de Montevideo
IV	35.m 00	3.m 00	Carece de propulsión propia	120 m²	308 H. ind.	1500 gr. m/u × H. ind. — h	1 bomba á vapor 1 inyector 1 bomba á mano	60m flotantes 240m terrestre	12 1 1 5 19 meses	$ 62 180 » 5.870 $ 68.050 desmontada en el puerto de Hamburgo
V	35.m 00	7.m 65	Está provista de propulsión mecánica.	140 m²	359 H. ind.	No se establece	2 bombas á vapor	200m flotantes 100m terrestre	12 meses	$ 70.650 en el puerto de Montevideo
VI	55.m 00	9.m 60	Está provista de propulsión mecánica y de aparejo para propulsión á vela.	140 m²	359 H. ind.	—	1 bomba á vapor 1 inyector	300m flotantes	14 2 16 meses	$ 99.200 en el puerto de Montevideo

Consejo del Departamento Nacional de Ingenieros.

Montevideo, Diciembre 16 de 1907.

El Consejo de este Departamento manifiesta á ese Ministerio que si se han de tener en cuenta las condiciones del llamado á licitación, opina que debe darse la preferencia á la propuesta número 5, porque es la más barata y porque llena sin excepción todas las cláusulas del pliego de condiciones. En efecto, la manifestación expresa á que alude el señor Benavides al ocuparse de esta propuesta, de observar el proponente todas las cláusulas del pliego de condiciones, basta para destruir completamente los temores que manifiesta luego aquel funcionario.

Además no resulta en manera alguna, que el llamado á licitación incluya la provisión de los 300 metros de tubería necesaria para impulsar á tierra el producto del dragado, lo que destruye la segunda objeción del señor Benavides.

Pero el Consejo entiende que las intenciones del Gobierno desde que aprobó las condiciones del llamado á licitación, propuestas por la Oficina Hidrográfica, han cambiado sustancialmente en cuanto á la utilización que pensó dar á la draga á adquirirse.

El artículo 4.º del decreto sobre provisión de materiales para el puerto de La Paloma, establece, que esta draga está destinada en primer término á esas obras.

Siendo esto así, se requiere no sólo una draga marina, como es esta de la propuesta número 5, sino también de dimensiones adecuadas que la hagan capaz de navegar en los mares agitados de la costa del Este, y que pueda trabajar sin el auxilio de ganguiles, es decir, como draga *porteuse*.

La draga de la propuesta 5, si bien es preferible, también, de este punto de vista á la de la casa Conrad, que no tiene propulsión propia, es aventajada por las números 2 y 6.

La número 2, además de provenir de una casa especialista de reputación reconocida, es, junto con la número 6, la de mayores dimensiones y más apta por consiguiente, para trabajar y navegar en aguas agitadas.

La número 6 posée dos condiciones que la hacen superior á todas las demás: la de poder transportar ella misma el material dragado *sin el auxilio de ganguiles* y la de tener la escalera á popa.

Los inconvenientes de estas dos dragas son: para la primera, la obligación de efectuar los ensayos en Escocia, lo que haría necesario enviar un Ingeniero á presenciarlos y para la segunda, el plazo que excederá de cuatro meses al plazo previsto.

En conclusión, el Consejo opina que las únicas propuestas aceptables son las números 5, 2 y 6, debiendo optarse entre ellas según primen respectivamente en el ánimo del Gobierno consideraciones de economía ó de urgencia ó se pospongan esas consideraciones al deseo de adquirir el útil más adecuado al trabajo que se tiene en vista.

Para mayor claridad, se agrega un cuadro que comprende las características principales de las seis propuestas.

Elévese al Ministerio de Obras Públicas.

F. Michaelsson,
Presidente.

F. Illa,
Secretario.

Ministerio de Obras Públicas.

Montevideo, Febrero 6 de 1908.

Vistas: las propuestas presentadas al llamado á licitación que hizo la Oficina Hidrográfica para la provisión de una draga á cangilones aspirante é impelente.

Considerando: que la propuesta número 5 de los señores Metzen, Vincenti y C.ª, en representación de la Koninklijke Nederlandsche Grofsmederij, de Leiden, (Holanda), es la más baja de todas las presentadas á licitación;

Considerando: que los representantes de la citada fábrica han manifestado que aceptan íntegramente el pliego de condiciones que sirvió de base á la licitación, dando á la vez por su comunicación de fecha 23 de Enero próximo pasado, que se agrega, todas las explicaciones y aclaraciones que les solicitó el Ministerio de Obras Públicas respecto de su propuesta, las que se harán constar en el respectivo contrato de adquisición que se formalizará entre el Gobierno y los proponentes;

Considerando: que la necesidad de llevar adelante, á la

mayor brevedad, las obras indispensables en los arroyos de Las Vacas, Pantanoso, Puerto de La Paloma, etc., determinan la urgencia en la adquisición de dicha draga;

Y atento á lo informado por el Consejo del Departamento Nacional de Ingenieros,

SE RESUELVE:

Aceptar la propuesta presentada por los señores Metzen Vincenti y C.ª, en representación de la Koninklijke Nederlandsche Grofsmederij, de Leiden, (Holanda), para la provisión, por la suma de setenta mil seiscientos cincuenta pesos (70.650.00), de una draga á cangilones, aspirante é impelente, destinada á las obras de mejoramiento de los ríos de la República que se llevan á cabo por intermedio de la Oficina Hidrográfica.

La expresada suma se imputará á los recursos creados por la ley de Vialidad y Obras Públicas de fecha 13 de Octubre de 1905.

El Ministerio de Obras Públicas formalizará con el adjudicatario el contrato respectivo.

Facúltese al Ministerio de Obras Públicas para adquirir, en oportunidad, cien metros de tubería con flotadores para el complemento de los trescientos de ese material que son necesarios para el servicio de dicha draga.

Notifíquese al interesado, comuníquese, etc.

WILLIMAN.
JUAN P. LAMOLLE.

Metzen, Vincenti y C.ª.

Montevideo, Marzo 24 de 1908.

Exemo. señor Ministro de Obras Públicas, Ingeniero don Juan P. Lamolle.

Haciendo referencia á nuestra carta del 23 de Enero próximo pasado, dirigida al señor Director de la Oficina Hidrográfica, respecto de nuestra oferta de tubería para la draga que hemos vendido al Superior Gobierno, participamos á V. E. que el precio ofrecido de cuatro mil seiscientos cincuenta

pesos oro sellado por cien metros de flotadores, se entiende siempre que el pedido nos sea hecho con la anticipación necesaria, á fin de que los precitados flotadores puedan venir á bordo de la misma draga. Si hubiera que embarcarlos por otro buque, el flete correspondiente correría por cuenta de ese Ministerio.

Siempre á sus órdenes, nos es grato saludar al señor Ministro con nuestra consideración más distinguida.

Metzen, Vincenti y C.ª.

Ministerio de Obras Públicas.

Montevideo, Abril 6 de 1908.

Enterado, agréguese á sus antecedentes, teniéndose presente.

LAMOLLE.

CONTRATO

En uso de la facultad que por resolución fecha 6 del corriente se confiere al Ministerio de Obras Públicas, para celebrar con los señores Metzen, Vincenti y C.ª, el respectivo contrato que surge de la aceptación de la propuesta que presentaron por la casa Koninklijke Nederlandsche Grofsmederij, de Leiden, (Holanda), para la provisión al Estado de una draga, declaran ambas partes de común acuerdo que el respectivo contrato de compra venta queda perfeccionado con la conformidad que ellas prestan á tal respecto, firmando conjuntamente las piezas siguientes:

1.º Propuesta número 5, presentada á la licitación habida el día veintinueve de Octubre de mil novecientos siete, en fojas diecisiete, estando incluídos los planos y todo rubricado por el Oficial Mayor.

2.º La comunicación de fecha 23 de Enero próximo pasado, pasada por los señores Metzen, Vincenti y C.ª, á la Oficina Hidrográfica y elevada por ésta con esa fecha al Ministerio, ampliando su oferta de la draga en lo que se refiere: 1.º A la fuerza de sus máquinas; 2.º al sistema de contraventamiento del castillete (beffroi); 3.º al rendimiento del aparato de

reingolfe (refoulement); 4.° á los gastos originados por las pruebas de la draga que se harán en Montevideo.

3.° El pliego de condiciones respectivo formulado por la Oficina Hidrográfica y que sirvió de base á la licitación de fecha arriba citada.

En este acto se hace entrega á los señores Metzen, Vincenti y C.ª, representantes de la Koninklijke Nederlandsche Grofsmederij, de Leiden. (Holanda), de una orden de pago por la suma de $ 21.195.00, importe del 30 por ciento del valor de la draga que se contrata, de acuerdo con el artículo 8.° del pliego de condiciones respectivo.

Declaran asimismo ambas partes, de común acuerdo, que la copia legalizada por el Oficial Mayor del decreto ya citado, de fecha 6 del corriente y que se entrega á los señores Metzen, Vincenti y C.ª, les servirá de suficiente justificativo en señal de celebración de este contrato.

Dado, firmado, rubricado y sellado ante el Oficial Mayor de este Ministerio.

Montevideo, Marzo 23 de 1908.

Juan P. Lamolle. — Pp. Koninklijke Nederlandsche Grofsmederij: *Metzen, Vincenti y C.ª* — Ante mí: *Pedro C. Rodríguez,* Oficial Mayor.

Se nombra inspectores para la construcción de la draga

Ministerio de Obras Públicas.

Montevideo, Abril 30 de 1908.

Visto el ofrecimiento que hacen los señores P. M. Dekker y A. C. Weve por intermedio de la Legación de la República en Holanda, para inspeccionar durante la construcción en los astilleros y fábricas de Europa los materiales para trabajos hidráulicos que adquiera el Estado, y teniendo en cuenta que se acaba de contratar con la casa representada por los señores Metzen Vincenti y C.ª, la provisión de una draga aspirante, impelente, etc., y sin perjuicio de la debida intervención del " Bureau Veritas ",

SE RESUELVE:

Encargar á los señores Dekker y Weve, de la inspección de dicha draga durante su construcción, de acuerdo con el contrato, planos y pliegos respectivos, de todo lo cual se remitirá copia á dichos señores, á fin de habilitarlos para exigir de la casa constructora que el trabajo se ejecute en un todo conforme á lo pactado y de manera irreprochable, en lo referente á la calidad de los materiales empleados y á la mano de obra.

En caso de que hubiera necesidad de introducir modificaciones en los detalles de la construcción contratada sin alterar el monto del contrato, los señores Inspectores las indicarán, justificándolas, al Ministerio de Obras Públicas, y á fin de resolver al respecto.

Semanalmente, los señores Inspectores elevarán al Ministerio un informe somero dando cuenta del estado de los trabajos, y al finalizar cada mes, un extracto de los informes semanales con los certificados de ensayo de material; todo redactado en español.

Los honorarios de los señores Inspectores, incluyendo todos los gastos de viaje, telegramas, correspondencia, etc., se fijarán en el 1 ½ por ciento del valor del contrato, estando además comprendida en esa suma, la traducción del contrato y pliego de condiciones en inglés y en holandés.

Comuníquese á quienes corresponda y remítanse las copias del contrato, planos y pliego de condiciones á que se refiere la precedente resolución.

Publíquese.

WILLIMAN.
JUAN P. LAMOLLE.

Aprobación de los planos de la draga

Montevideo, Junio 11 de 1908.

Excmo. señor Ministro de Obras Públicas, Ingeniero don Juan P. Lamolle.

En representación de la Koninklijke Nederlandsche Grofsmederij, de Leiden, (Holanda), tenemos el honor de remitir

á V. E. los siguientes planos relacionados con la construcción de una draga á cangilones vendida al Superior Gobierno, según decreto del Poder Ejecutivo de fecha 6 de Febrero del corriente año, á saber:

Ll. x 50. — Plano general B, (firmado por el señor Dekker).
27. — " " A, sin firma.

Además, los siguientes, todos firmados por el mencionado señor Dekker:

(Sigue el detalle de los planos).

Son estos los planos de trabajos previstos en el contrato respectivo, los que están munidos con las firmas de los señores Dekker y Weve, Ingenieros nombrados por el Superior Gobierno para la Inspección de dicha draga durante su construcción.

Los dos primeros planos números 50 y 27, representan respectivamente dos distintas disposiciones, á saber: plano B y plano A.

La disposición del plano B, viene recomendada especialmente por el señor Dekker y en ese sentido firmado por él. Se diferencia de la disposición plano A, en que el tubo aspirador está asegurado en el estrado en vez de los costados del barco como en el plano A. Esta disposición plano B se recomienda como más práctica para trabajos en lechos de ríos y se necesita una disposición más completa en el correspondiente compartimento de máquinas hecho á propósito más grande.

A pesar de ser la disposición B, más costosa que la disposición A, originalmente ofrecida, la fábrica está dispuesta á suministrarla sin aumento de precio en el interés de ejecutar el mejor trabajo posible y por conocer el señor Dekker las condiciones climatéricas de este país y otras circunstancias que recomiendan esta construcción por ser la más adecuada.

En las dos disposiciones A y B el barco resulta algo más largo que en la propuesta original, pues, al estudiarse los detalles se llegó á la conclusión de que sería difícil conservar el calado de 1 m 40; esta condición será, sin duda, aceptada con mucho gusto.

Nos permitimos rogar á V. E. se sirva indicarnos con la mayor premura de tiempo posible qué clase de disposición se desea, si A, ó B, á fin de evitar mayores demoras en la construcción de la draga, demora que por otra parte ya se

ha producido debido al hecho de haberse retardado el nombramiento de los Ingenieros encargados por el Superior Gobierno de la Inspección de la construcción de la draga.

Todos los planos del casco del barco, calderas y máquinas, han sido controlados por el Bureau Veritas y los materiales destinados á la construcción ya fueron encargados, por lo que la fábrica hace hincapié en que la contestación de V. E. se reciba lo más pronto, si fuera posible, antes del 16 del corriente, con objeto de telegrafiar esta misma semana sin falta.

Saludamos al señor Ministro con nuestra consideración más distinguida.

Pp. Koninklijke Nederlandsche Grofsmederij: *Metzen, Vincenti y C.ª*.

Ministerio de Obras Públicas.

Montevideo, Julio 13 de 1908.

Informe la Oficina Hidrográfica.

LAMOLLE.

Oficina Hidrográfica.

Montevideo, Julio 14 de 1908.

Excmo. señor:

Esta Oficina ha examinado los planos de la draga en construcción contratada con los señores Metzen, Vincenti y C.ª, en representación de la Koninklijke Nederlandsche Grofsmederij, de Leiden, (Holanda).

Esos planos de detalle vienen firmados con excepción del número 1, letra A, por los Ingenieros inspectores del Estado señores Dekker y Weve.

La falta de la firma indicada en ese plano se debe, según manifiestan los señores Metzen, Vincenti y C.ª, al hecho de preferir los Ingenieros inspectores la disposición detallada en el plano número 2, letra B, para el tubo de succión.

Esta Oficina opina que esta disposición es, en efecto, preferible, estando ella de acuerdo con lo que se indicó al for-

mular el pliego de condiciones que sirvió para el llamado á propuestas.

Por lo expuesto, veo que V. E. podría telegrafiar diciendo que se acepta el plano B.

Es oportuno señalar á V. E. que en la comunicación informada se dice que en la construcción de la draga se ha producido ya alguna demora, debido al hecho de haberse retardado el nombramiento de los Ingenieros encargados por el Gobierno de la inspección de la construcción de la draga. De ningún modo debe aceptarse esa insinuación, por cuanto el pliego de condiciones para nada contempla ese nombramiento de inspectores, al establecer los plazos y multas, y que, por lo tanto, la casa constructora debió tomar sus disposiciones para iniciar, proseguir y terminar su obra dentro de esos plazos.

Dictada la resolución que corresponde, ruego á V. E. se digne devolver á esta Oficina todos estos antecedentes para ser agregados al expediente respectivo.

Saludo á V. E. muy atentamente.

V. Benavides.

Ministerio de Obras Públicas.

Montevideo, Julio 23 de 1908.

Vistos: los planos presentados por los señores Metzen, Vincenti y C.ª, en representación de la Koninklijke Nederlandsche Grofsmederij, de Leiden, (Holanda), para la construcción de la draga á cangilones de que son contratistas, y atento á lo informado por la Oficina Hidrográfica,

SE RESUELVE:

Aprobar la disposición detallada en el plano número 2, letra B, para el tubo de succión de la draga en construcción.

Declárase que el nombramiento de los Ingenieros encargados por el Gobierno de la inspección de dicha draga no influye en manera alguna en los plazos determinados por el contrato respectivo para la entrega de dicha draga.

Notifíquese y comuníquese.

WILLIMAN.
JUAN P. LAMOLLE.

Se aprueban las modificaciones propuestas en la construcción de la draga

La Haya, Julio 16 de 1908.

Excmo. señor Ministro de Obras Públicas, Ingeniero don Juan P. Lamolle.

Tenemos el honor de elevar á V. E., por intermedio del señor Encargado de Negocios del Uruguay en Holanda, el primer informe mensual del estado de la construcción de la draga de cangilones en construcción en los astilleros de la Koninklijke Nederlandsche Grofsmederij, de Leiden, (Holanda). Si V. E. prefiere que en lo sucesivo elevemos nuestros informes por intermedio de la Oficina Hidrográfica, autora del pliego de condiciones, sírvase ordenarlo.

El 25 de Junio del corriente año, hemos tenido el honor de recibir, por intermedio de la Legación del Uruguay en esta ciudad, la comunicación de habérsenos encargado la inspección de la draga por decreto de fecha 30 de Abril, y habiendo sido firmado el contrato con los astilleros el 21 de Mayo del corriente, la fábrica solicitó al señor Sampognaro, Encargado de Negocios, indicase al Gobierno la conveniencia de apresurar el nombramiento de inspectores, con el objeto de no retardar más el estudio de los planos de ejecución y al mismo tiempo los astilleros nos pidieron particularmente examináramos el plano original, lo cual hicimos é indicamos algunas modificaciones que á nuestro juicio conviene introducir, y son las siguientes:

1.ª Variar la ubicación de una de las dos máquinas que en la posición actual requiere dos hombres simultáneamente para su manejo, acercándolas con el objeto de que un solo maquinista pueda, en caso necesario, atender las dos con facilidad, con lo cual al mismo tiempo se obtendrá mayor espacio libre en el departamento de máquinas, y de este modo variar también la inclinación de las dos correas de transmisión que actualmente abrazan las canaletas de descarga, facilitando así la maniobra.

2.ª Variar la posición del tubo de aspiración que actual-

mente está sobre una banda, colocándolo al centro en el pozo de la draga. Las ventajas de esta modificación son fáciles de comprender: estando al costado incomoda continuamente para el atraque de los ganguiles y demás embarcaciones, estando al medio, desaparece ese inconveniente y además entre otras ventajas hace presentar mejor á la corriente.

3.ª Aumentar la lumbrera sobre el departamento de máquinas, proporcionando mayor ventilación y luz; además construir sobre esta lumbrera un puente de comando que iría de banda á banda, con una timonera.

Actualmente sólo dispone de un muy reducido espacio para el gobierno, en la cofa de la torre.

Todas estas modificaciones están en el plano LIX - 50 B, que ya ha sido enviado á ese Ministerio.

A pesar de que, como V. E. comprenderá, estas mejoras ocasionan mayores gastos de construcción, los astilleros nos han manifestado que en el deseo de entregar un útil lo más perfecto posible y acreditarse, de tal manera, con el Gobierno de la República, están dispuestos á efectuarlas sin recargo alguno sobre la cantidad estipulada.

Rogando á V. E. se sirva hacernos saber á la mayor brevedad si tales modificaciones son aceptadas, tenemos el honor de saludar al señor Ministro con nuestra respetuosa consideración.

P. M. Dekker. — A. C. Weve.

Ministerio de Obras Públicas.

Montevideo, Setiembre 7 de 1908.

Informe la Oficina Hidrográfica.

LAMOLLE.

Montevideo, Setiembre 11 de 1908.

Excmo. señor:

He estudiado el informe de los señores P. M. Dekker y A. C. Weve, inspectores técnicos de la construcción de la draga que para nuestro país se está construyendo en Leiden, y en

el cual informe se aconseja se introduzcan algunas modificaciones en dicha draga.

En cuanto á la modificación 2.ª referente á la posición del tubo de aspiración, el cual debe estar al centro, en el pozo de la draga y no en una de las bandas, tengo el honor de expresar á V. E. que dicha modificación ya fué aconsejada por esta Oficina en su informe de fecha 14 de Julio próximo pasado y aprobada por el Poder Ejecutivo en resolución del 23 del mismo mes.

Las otras modificaciones aconsejadas por los señores inspectores, se refieren: la primera, al cambio de ubicación de una de las dos máquinas de tal manera que quedan más próximas; y la tercera, á la ampliación de la lumbrera del departamento de máquinas, construyendo además sobre ella, un puente de comando, que se extienda de banda á banda.

La primera modificación, como bien lo expresan los señores inspectores, comportaría las siguientes importantes ventajas: de que, un solo maquinista pueda en caso necesario atender á las dos máquinas; que tenga mayor espacio libre el departamento de máquinas y que, las correas de transmisión — que según los planos primitivos abrazan la canaleta de descarga — tengan, según esta modificación, una posición más conveniente á los efectos de las maniobras.

Según la tercera modificación se daría mayor luz y ventilación al compartimento de máquinas, ampliando su lumbrera que es pequeña, según los planos primitivos; y se ganaría mucho en comodidad, construyendo un puente de comando de banda á banda, pues, efectivamente es reducido é incómodo el espacio que los planos determinan para el gobierno del timón en la cofa de la torre.

Esta Oficina estima, pues, que las modificaciones propuestas son muy ventajosas para la draga en construcción y si á esas ventajas se le agrega la circunstancia de que en nada aumentará el costo contratado, con esas modificaciones, según declaración de los astilleros, comunicada por los señores inspectores, resulta evidente la necesidad de aprobarlas telegráficamente.

Esta Oficina cree que la comunicación de aprobación debe referirse á las tres modificaciones propuestas, aún cuando quede reiterada la segunda, según lo manifestó ya en este informe.

Dictada la resolución que corresponde, ruego á V. E. se digne devolver á esta Oficina todos estos antecedentes, para ser agregados al expediente respectivo.

Saludo á V. E. muy atentamente.

V. Benavides.

Ministerio de Obras Públicas.

Montevideo, Setiembre 17 de 1908.

Vistas: las modificaciones á la draga contratada con los señores Metzen, Vincenti y C.ª, representantes de la Koninklijke Nederlandsche Grofsmederij, de Leiden, aconsejada por los señores P. M. Dekker y A. C. Weve, inspectores técnicos de la construcción de dicha draga.

Considerando: que las modificaciones propuestas, además de ser ventajosas para el mejor funcionamiento de la draga, no importan aumento alguno al costo total de la misma;

Y atento á lo manifestado por la Oficina Hidrográfica en el precedente informe,

SE RESUELVE:

Aprobar las siguientes modificaciones en la construcción de la draga mencionada, propuestas por los señores inspectores técnicos P. M. Dekker y A. C. Weve:

Primero: Cambiar la ubicación de una de las dos máquinas, de tal manera que queden más próximas;

Segundo: El tubo de aspiración deberá colocarse en el centro de la draga;

Tercero: Ampliación de la lumbrera del departamento, construyéndose además sobre ella un puente de comando que se extenderá de banda á banda.

Comuníquese, etc.

WILLIMAN.
JUAN P. LAMOLLE.

Resolución interpretativa del pliego de condiciones para la construcción de la draga

La Haya, Julio 29 de 1908.

Excmo. señor Ministro de Obras Públicas, Ingeniero don Juan P. Lamolle.

Creemos necesario dar cuenta á V. E. de la siguiente diferencia de interpretación que al respecto de un detalle importante sobre un dispositivo de descarga de los productos dragados, ha surgido entre esta Inspección y la casa constructora.

Nosotros juzgamos que los productos dragados deben poder descargarse, ya sea en chatas arrimadas, ya sea por refoulement, y eso lo mismo cuando la draga trabaje con la elinda, que cuando lo haga con la centrífuga; es decir, tanto si los productos son extraídos por los cangilones, cuanto si ellos son aspirados por el tubo de succión.

Ahora bien; los astilleros dicen que no es así. Afirman que están obligados á entregar un útil susceptible de volcar de ambas maneras, siempre que el trabajo se efectúe por medio de los baldes, pero no cuando se opere con aspiración, en cuyo caso la descarga sólo debe realizarse mediante la tubería.

Aducen los astilleros, en apoyo de su afirmación, que el plano anexo al contrato está de acuerdo con esa interpretación, por cuanto no figura en él la conexión de caños, para poder volcar en las canaletas los materiales elevados por el tubo de aspiración.

En efecto, señor Ministro, en el plano no está dibujado ese dispositivo especial, pero como se trata de un plano general, y no de ejecución, puede ser que se haya juzgado innecesario indicar ese detalle, dejando su adopción librada al cumplimiento del pliego de condiciones, cuyo artículo 2.°, dice: " La draga estará dispuesta de un modo tal, que la descarga de los productos del dragado pueda efectuarse ya sea en chatas arrimadas ya en su propio pozo, etc. "

Nosotros creemos que el mencionado artículo del pliego de condiciones al decir " la draga ", entiende la unidad en sus

dos acepciones: cangilones y succión; en cambio, los astilleros creen que, para el caso, sólo se refiere operando con baldes, lo cual según ellos está corroborado por la indicación gráfica.

Tal es, Excmo. señor, la diferencia de opinión entre nosotros y la casa constructora.

Al dar cuenta, rogamos á V. E. nos instruya al respecto.

Al mismo tiempo, y por si resultase que la interpretación exacta es la de los astilleros, nos apresuramos á indicar á V. E. la gran conveniencia que habría en introducir esa mejora, y aún cuando en tal caso ella ocasionaría algún pequeño aumento en el costo, ese aumento estaría largamente compensado por las ventajas indiscutibles que ella proporcionaría.

Solicitamos de V. E. quiera hacernos saber lo más brevemente posible la resolución superior, y tenemos el honor de saludar al señor Ministro con nuestra distinguida consideración.

Dekker y Weve.

Ministerio de Obras Públicas.

Montevideo, Agosto 26 de 1908.

Informe la Oficina Hidrográfica con recomendación de urgente despacho.

LAMOLLE.

Oficina Hidrográfica.

Montevideo, Agosto 29 de 1908.

Excmo. señor:

Los señores Dekker y Weve están en lo cierto al interpretar, como lo hacen, el artículo 2.° del pliego de condiciones de la draga contratada con los astilleros de la Koninklijke Nederlandsche Grofsmederij, en Leiden, (Holanda). Dicho artículo establece con toda claridad que la *draga,* es decir, el útil en sus dos acepciones, *cangilones* y *succión,* podrá descargar los productos que ella extraiga, ya sea en *chatas arrimadas,* ya sea en su pozo.

Si se hubiera querido que la descarga *en chatas arrimadas,* sólo fuese posible cuando la draga trabaja con cangilones se habría dicho: " la draga trabajando *con cangilones,* podrá descargar los productos en chatas arrimadas, etc. "

El hecho de no figurar en el *plano general* adjunto á la propuesta, las conexiones de los caños requeridos para poder volcar en las canaletas los materiales elevados por el tubo de aspiración, nada significa, por cuanto, como muy bien lo dicen los señores Dekker y Weve, ese es un simple plano general, un croquis á escala del conjunto y no dibujo de ejecución; por ello en dicho plano faltan detalles de algunas partes de la draga, sin que pueda argumentarse de ahí, que ellas no deban figurar en la construcción del útil que se contrató *para llenar las condiciones de funcionamiento requeridas por el pliego de condiciones.* Así por ejemplo, en dicho plano no se indica la forma de unión del castillete (beffroi), á la obra viva del casco, y cuando se observó ese detalle á los astilleros, por cuanto el Pliego no era explícito al respecto, recién ellos lo aclararon conforme con las indicaciones de esta Oficina.

Por lo tanto, corresponde hacer saber á dichos astilleros que la draga debe comportar las instalaciones necesarias para que, trabajando ella por succión, los productos que extraiga puedan ser cargados por chatas arrimadas.

Saludo á V. E. muy atentamente.

V. Benavides.

Ministerio de Obras Públicas.

Montevideo, Setiembre 9 de 1908.

Vista la nota de los señores Dekker y Weve, encargados de la vigilancia de la construcción de la draga á cangilones, aspirante é impelente, contratada con la casa Koninklijke, Nederlandsche Grofsmederij, de Leiden, dando cuenta de la divergencia de criterio surgida con motivo de la interpretación de la cláusula 2.ª del pliego de condiciones respectivo y del plano general de la misma draga y atento á lo manifestado por la Oficina Hidrográfica en el informe precedente,

SE RESUELVE:

Que la draga de la referencia debe comportar las instalaciones necesarias para que, trabajando por succión, los productos extraídos puedan ser cargados por chatas arrimadas. Comuníquese con transcripción del informe de la Oficina Hidrográfica.

LAMOLLE.

No se hace lugar al aumento de precio á propósito de una modificación á introducirse en la draga en construcción

---

Montevideo, Setiembre 21 de 1908.

Excmo. señor Ministro de Obras Públicas, Ingeniero don Juan P. Lamolle.

Relacionado con la draga que en representación de la Koninklijke Nederlandsche Grofsmederij, de Leiden, (Holanda), vendimos al Superior Gobierno, tenemos el honor de comunicar á V. E. que los señores Dekker y Weve proponen introducir en la construcción de la draga flotante, una disposición en combinación con la bomba de aspiración por la cual se conseguirá que la bomba, al aspirar desde la profundidad pueda impeler y elevar los productos dragados, en caso que esto se desee, directamente hasta la letra superior donde descargan los cangilones el material dragado que luego cae en los ganguiles amarrados á los costados de la draga. Según el proyecto elaborado por la fábrica, de acuerdo con las condiciones del Pliego y según el plano remitido últimamente, el funcionamiento de la bomba consiste en llevar á tierra los productos dragados por impulsión y por medio de una cañería flotante. Ahora bien; los señores Dekker y Weve opinan y la fábrica misma apoya esta opinión, que podría ofrecer ventajas considerables en ciertos casos, dar á la bomba una segunda aplicación, ó sea, por medio de una disposición especial llevar los productos dragados directamente hasta los ganguiles que se encuentran á los costados de la draga. Para este efecto se precisa una segunda cañería por la que el mate-

rial dragado es conducido directamente por impulsión hasta la tolva de derribe, cayendo de allí por las canaletas vertedoras directamente hasta los ganguiles del lado derecho é izquierdo, según más convenga. Las canaletas vertedoras tendrán para este efecto, arriba, una compuerta formada por una chapa movible y en las bocas serán provistas de caños transversales con varios agujeros de tamaño chico que contribuyen á distribuir los productos dragados dejándolos caer en esta forma en los ganguiles. Estos caños transversales son indispensables, porque de otro modo los productos dragados, debido á la gran velocidad de efusión, podrían ser llevados en gran parte afuera de los ganguiles.

Acompañamos un plano $\frac{L\ 1\ x}{91}$ por el que podrá V. E. enterarse de todos los pormenores al respecto.

La fábrica se compromete á llevar á cabo las modificaciones propuestas con un aumento en el precio establecido, de $ 950 oro sellado.

Como los señores Dekker y Weve seguramente ya habrán informado á V. E. de las modificaciones propuestas, esperamos de V. E. estará en condiciones de darnos á la brevedad posible sus instrucciones definitivas al respecto.

No queremos dejar de mencionar en esta ocasión, que según informes transmitidos por la fábrica, el calado de la draga, debido á las distintas modificaciones y mejoras emprendidas, será aumentado en 8 á 10 centímetros, hecho este que no juega ningún rol importante si se tiene en cuenta las ventajas conseguidas y que de esta manera se obtendrá hasta cierto punto una draga " universal ".

Esperando recibir pronto su resolución, saludamos al señor Ministro con nuestra consideración más distinguida.

Pp. Koninklijke Nederlandsche: *Metzen, Vincenti y C.ª*.

Ministerio de Obras Públicas.

Montevideo. Setiembre 23 de 1908.

Informe la Oficina Hidrográfica.

LAMOLLE.

Oficina Hidrográfica.

Montevideo, Setiembre 24 de 1908.

Conforme lo expresaba en el informe de fecha 29 de Agosto próximo pasado, recaído en la comunicación de los señores Dekker y Weve del 29 de Julio de este año, por el artículo 2.° del pliego de condiciones de la draga en construcción, se establece que la dicha draga, vale decir, el útil en sus dos acepciones, cangilones y succión, podrá descargar los productos que ella extraiga, ya sea en chatas (ganguiles) arrimadas, ya sea en un pozo (puisard).

Por consiguiente, no corresponde aceptar el aumento de precio solicitado por los astilleros Koninklijke, Nederlandsche Grofsmederij en la comunicación á informe.

Por otro lado, *es indispensable* para el buen empleo de la draga, que ella reuna la condición de poder cargar *por succión* en chatas arrimadas.

Saludo á V. E. atentamente.

V. Benavides.

Ministerio de Obras Públicas.

Montevideo, Setiembre 28 de 1908.

Vista á los contratistas.

LAMOLLE.

Montevideo, Octubre 16 de 1908.

Excmo. señor Ministro de Obras Públicas, Ingeniero don Juan P. Lamolle.

Haciendo referencia al escrito que en representación de la Koninklijke Nederlandsche Grofsmederij, de Leiden, (Holanda), presentamos á V. E. en fecha 21 de Setiembre próximo pasado, y evacuando la vista conferida á ese escrito, nos permitimos informar á V. E. que nos reservamos el derecho de volver á tratar sobre el mismo asunto, una vez que obren en nuestro poder algunos datos al respecto que la fábrica nos avisó telegráficamente habernos remitido.

Saludamos al señor Ministro con nuestra consideración más distinguida.

Metzen, Vincenti y C.ª

Ministerio de Obras Públicas.

Montevideo, Octubre 22 de 1908.

A sus antecedentes.

LAMOLLE.

Montevideo, Diciembre 2 de 1908.

Excmo. señor Ministro de Obras Públicas, Ingeniero don Juan P. Lamolle.

Haciendo referencia al escrito que presentamos á V. E. en fecha 16 de Octubre de 1908 por el que nos reservamos el derecho de volver á tratar sobre la vista conferida á nuestro escrito del 21 de Setiembre de 1908, relacionado con la draga que en representación de la Koninklijke Nederlandsche Grofsmederij, de Leiden, (Holanda), vendimos al Superior Gobierno de la República. nos permitimos insistir en nuestra solicitud hecha en la precitada fecha 21 de Setiembre de 1908 relativa á la proposición de los Ingenieros señores Dekker y Weve en el sentido de introducir en la construcción de la draga flotante, una nueva combinación habilitando la draga para descargar los productos excavados por aspiración directamente en los ganguiles que se encuentren amarrados á los costados de la draga, en la forma como lo describe la mencionada solicitud del 21 de Setiembre de 1908 y el plano de la fábrica $\frac{L\ 1\ x}{91}$ que entregamos en su tiempo.

Ahora bien; nuestra fábrica nos escribe insistiendo que esta modificación y nueva disposición no está incluída en las condiciones del Pliego, las que no prescriben la construcción propuesta por los señores Ingenieros Dekker y Weve. El pliego de condiciones dice á ese respecto lo que sigue:

"La draga estará dispuesta de modo tal, que la descarga de los productos del dragado pueda efectuarse, ya sea en chatas arrimadas, ya sea en su propio pozo, desde donde serán descargadas por impulsión sobre las orillas, etc"

Y en seguida dice:

"Estará provista *además* de un tubo de aspiración, etc."

Ahora bien; al leerse no más el primer párrafo, podría llegarse á la opinión de que el segundo modo de descarga prevista se refiere á todos los productos dragados, sea que la excavación se efectúe por medio del aparato dragador á can-

gilones, sea por medio del tubo de aspiración, pero al estudiar más detenidamente el pliego de condiciones, se nota en seguida que esa opinión es errónea, pues si no fuera así, podría entonces deducirse igualmente que también los productos dragados por aspiración deberían descargarse no solamente en chatas sino también por el propio pozo, lo que seguramente no es la intención del Pliego. Por lo tanto, es evidente que el primer párrafo se refiere únicamente á los productos dragados por medio del aparato de cangilones y esto queda también corroborado por la palabra "*Además*" del segundo párrafo, por lo que se señala el tubo de aspiración como un órgano independiente que debe proveerse *además* y el que no tiene nada que ver con el modo de trabajar descrito en la primera proposición. De este modo han sido siempre entendidas las condiciones por nuestra fábrica, lo que prueba que la construcción está indicada así en el plano aprobado y así también lo indica la oferta que forma parte integrante del contrato y que excluye en absoluto la disposición propuesta por los señores Dekker y Weve.

En atención á las razones explicadas arriba, nos permitimos nuevamente rogar á V. E. se sirva tomar en consideración el pedido de nuestra fábrica, que se compromete á ejecutar las modificaciones propuestas, mediante un aumento de precio de $ 950 oro sellado.

Como la construcción de la draga está en un estado muy avanzado, quedaríamos muy agradecidos á V. E. por una rápida resolución, la que transmitiríamos sin demora alguna á nuestra fábrica.

Finalmente, la fábrica desea saber el nombre que se quiere dar á la draga y también á este respecto debemos telegrafiar, por lo que rogamos á V. E. quiera tener la bondad de hacernos cuanto antes esta indicación.

Saludamos al señor Ministro con nuestra consideración más distinguida.

Metzen, Vincenti y C.ª.

Ministerio de Obras Públicas.

Montevideo, Diciembre 11 de 1908.

Agréguese á sus antecedentes y vuelva á informe de la Oficina Hidrográfica.

LAMOLLE.

Oficina Hidrográfica.

Montevideo, Diciembre 15 de 1908.

Excmo. señor:

Ya en los informes de fecha 29 de Agosto próximo pasado, recaído en la comunicación de los señores Dekker y Weve del 29 de Julio próximo pasado, y en el informe de 24 de Setiembre próximo pasado, recaído en el escrito de la casa contratista de fecha 21 del mismo mes de Setiembre, esta Oficina expresó que en el pliego de condiciones de la draga en construcción, se establece que la mencionada draga, vale decir, el útil *en sus dos acepciones, cangilones y succión,* podrá descargar los productos que ella extraiga ya sea en chatas (ganguiles) arrimadas, ya sea en su pozo (puisard).

Decía en el primero de esos informes:

" Si se hubiera querido que la descarga en chatas arrima-
" das, sólo fuese posible cuando la draga trabaje con cangi-
" lones se habría dicho: la draga *trabajando con cangilones*
" podrá descargar los productos en chatas arrimadas, etc."

Por otra parte, las grandes casas de W. Simons C.ª, de Escocia y Werf Conrad, de Haarlem, especialistas en la construcción de ese género de útiles, así lo comprendieron al pliego de condiciones, indicando en sus memorias y planos las instalaciones requeridas para ese objeto.

V. E. recordará que tanto la memoria descriptiva como los planos, presentados al llamado á propuestas por la casa contratista, eran sumamente deficientes, á tal extremo, que fué necesario exigirle algunas aclaraciones antes de formalizar el contrato.

No obstante, como no es lógico suponer falta de sinceridad en la exposición de una fábrica de la importancia de la Koninklijke Nederlandsche Grofsmederij, de Leiden, y en asunto de tan escasa importancia pecuniaria, debe más bien buscarse la causa de su errónea interpretación del artículo en cuestión del Pliego, en una traducción defectuosa del mismo. Sólo así se explica el pedido que formula dicha casa en el escrito que se informa.

Con tal motivo saludo á V. E. muy atentamente.

V. Benavides.

Ministerio de Obras Públicas.

Montevideo, Febrero 11 de 1909.

Visto: Y en mérito de lo manifestado por la Oficina Hidrográfica en el precedente informe, no ha lugar al aumento de precio solicitado por los señores Metzen, Vincenti y C.ª en representación de la Koninklijke Nederlandsche Grofsmederij, con motivo de la doble aplicación de la bomba de la draga contratada con dicha fábrica propuesta por los Inspectores Dekker y Weve, en mérito de que esa doble aplicación está prevista en el pliego de condiciones y forma parte del contrato celebrado para la construcción de aquella draga.

Comuníquese.

WILLIMAN.
JUAN P. LAMOLLE.

Adquisición de un vapor para el servicio del Ministerio y sus dependencias

---

Ministerio de Obras Públicas.

Montevideo, Febrero 6 de 1908.

Considerando: Que es de suma necesidad proveer al Ministerio de Obras Públicas de un vapor destinado á atender los diversos servicios de sus dependencias, tales como el remolque de las chatas, grúas y dragas que se utilizarán en la construcción del puerto de La Paloma, la inspección y provisionamiento de los faros y valizas; la realización de estudios hidrográficos, etc., etc.

Considerando: Que la ley de fecha 21 de Diciembre próximo pasado, faculta al Poder Ejecutivo para destinar la suma de $ 200.000 del superávit de 1906-1907 á la construcción de faros y mejoras de los existentes, así como á la adquisición de un vapor destinado á ese servicio;

Considerando: Que á su vez el decreto del Poder Ejecutivo de fecha 6 de Diciembre último al destinar la suma de 230.000 pesos de los recursos creados por la Ley de Vialidad y Obras Públicas para la adquisición del material destinado á la cons-



Vapor hidrográfico «Oyarvide»

trucción del puerto de La Paloma, comprendió en dicha suma la de $ 30.000 para adquisición de un remolcador;

Considerando: Que con esos recursos es posible dotar al Ministerio de Obras Públicas de un vapor que reuna las condiciones requeridas para llenar con positivas ventajas y economías las necesidades de los diversos servicios técnicos que tiene á su cargo y que realiza por intermedio de sus dependencias;

El Presidente de la República,

DECRETA:

Artículo 1.° Autorízase al Ministerio de Obras Públicas para adquirir, por licitación pública, un vapor destinado á atender los diversos servicios de sus dependencias.

Art. 2.° Apruébase el pliego de condiciones formulado por la Oficina Hidrográfica para servir de base á la licitación que se autoriza, fijándose en dos meses el plazo para la presentación de propuestas.

Art. 3.° Aféctase á la adquisición del referido vapor los $ 30.000 fijados por el citado decreto de 6 de Diciembre último para la compra de un remolcador destinado á las obras del puerto de La Paloma ya imputados á los recursos creados por la Ley de Vialidad y Obras Públicas y el saldo que fuere necesario para completar el monto de la propuesta que resulte aceptada se tomará de la partida de $ 200.000 asignada por la expresada ley de 21 de Diciembre próximo pasado con cargo al superávit de 1906-1907 y para el mejoramiento del servicio de faros y adquisición de un vapor.

Art. 4.° Comuníquese, insértese en el R. N. y publíquese.

WILLIMAN.
JUAN P. LAMOLLE.

ACTA. — En la ciudad de Montevideo, á 8 de Mayo de mil novecientos ocho, se constituyó el Escribano autorizante en el Ministerio de Obras Públicas con el fin de proceder á la apertura de las propuestas que se presentasen para la adquisición de un vapor destinado al servicio de las dependencias de dicho Ministerio, con arreglo al pliego de condiciones; siendo la hora señalada, estando presente el señor Oficial Mayor del Ministerio, don Pedro C. Rodríguez y los intere-

sados que han concurrido, se dió principio á dicha diligencia en la forma siguiente:

Propuesta número uno, de don Tomás F. Lane, por la casa James Pollock Sons y C.ª Limitada, de Londres, por el precio de doce mil novecientas cincuenta libras esterlinas (£ 12.950).

Propuesta número dos, de don Tomás F. Lane, por la casa de Jonh J. Thormyeroft y Compañía Limitada, por el precio de diecisiete mil trescientas setenta libras esterlinas (£ 17.370).

Propuesta número tres, por los astilleros Werf Conrad, de Haarlem, (Holanda), por el precio de setenta y tres mil setecientos cuarenta y siete pesos ($ 73.747) sin descuento ninguno.

Propuesta número cuatro, de los señores Van Peborg y Willemen, por John Cockerill, por el precio de ochenta y cinco mil pesos oro ($ 85.000).

Propuesta número cinco, de los señores Ramsay Bellamy y C.ª, por los astilleros de Ferguson Brothers, de Glasgow, (Inglaterra), por el precio de sesenta y cinco mil seiscientos ocho pesos ($ 65.608).

Propuesta número seis, de los señores Arthur Koppel, por los astilleros G. Seebeck, Sociedad Anónima de Bremerhaven, (Alemania), por el precio de sesenta y dos mil doscientos veinticinco pesos oro uruguayo, en el supuesto de que la recepción definitiva se efectúe en Europa, y en el caso de que la recepción se haga en el país, aumenta dicho precio en la cantidad de cuatro mil seiscientos veinticinco pesos oro uruguayo.

Propuesta número siete, de los señores Benausse, Battier y C.ª, por la Societé des Forges et Chantiers de la Mediterranée, por la suma de setenta y ocho mil quinientos pesos oro uruguayo ($ 78.500).

Propuesta número ocho, de los señores Ernesto Quincke, por The Greenoch y Graugemouth Dockyard Compañía Ld., por el precio de sesenta y un mil trescientos pesos ($ 61.300).

Propuesta número nueve, de los señores Eugenio Barth y C.ª, por Rors y Duncan, (Glasgow), por el precio de setenta y tres mil quinientos pesos oro uruguayo.

Propuesta número diez, de los señores Franklin, Herrera y C.ª, de los astilleros William Limons y C.ª Lda., de Renfrevr, (Escocia), por el precio de $ 82.000 oro uruguayo.

Propuesta número once, del señor Justo R. Pelayo, por la

casa de The Fairfield Shipbuilding And Enginllering Compañía Limitada, por el precio de quince mil libras esterlinas.

Propuesta número doce, de los señores F. Schichan Elbing, representados por los señores C. Lenk y G. Liebert, por el precio de trescientos sesenta mil marcos.

Propuesta número trece, de los señores Regusci y Voulminot, en representación de la casa Alexander Shanks y Son Ld., de Londres, por los precios de veintiséis mil doscientas cincuenta libras esterlinas, entregando el vapor en Inglaterra y veintisiete mil trescientas libras esterlinas puesto en Montevideo. Los precios sin descuento alguno.

Propuesta número catorce, de los señores Dubourcq y Fisher, por los astilleros A. F. Smulders, en Schiedam, por el precio de setenta y cuatro mil seiscientos pesos oro uruguayo.

Propuesta número quince, de los señores Ritchie Graham y Milne, por el precio de trece mil ochocientos cincuenta libras esterlinas.

Esta propuesta, como la número catorce, fueron recibidas por correo en el Ministerio de Obras Públicas, haciéndose constar que con excepción de la número catorce, todas las demás vienen acompañadas con los planos y especificaciones correspondientes.

Algunos de los señores presentes al acto piden se haga constar que se han presentado propuestas sin venir ellas en el papel sellado correspondiente, como lo establece el llamado á licitación respectivo.

Las referidas propuestas fueron numeradas y rubricadas por el infrascrito Escribano y de las que se dió lectura, labrándose la presente acta que firman, por ante mí, de que certifico.

P. C. Rodríguez,
Oficial Mayor.

Justo R. Pelayo. — Por poder Werf Conrad, *J. P. Bredius.* — Por Ferguson Bros C.° Lda., *Brauss Mann y C.ª.—Ernesto Quincke.—Groscurth Walder y C.ª.* — *Eugenio Barth y C.ª.* — Por poder Brauss Mann por F. Schinchan, *O. Fischer.*—Por Franklin, Herrera y C.°, *V. B. Sudriers.* — Por Arthur Koppel, Sociedad Anónima, *Pedro Avegno. Benausse Battier y C.ª.* — *Francisco Saez.* Escribano de Gobierno y Hacienda.

Ministerio de Obras Públicas.

Montevideo, Mayo 22 de 1908.

Habiéndose procedido el día 8 del corriente á la apertura de las propuestas presentadas para la adquisición de un vapor destinado al servicio de las dependencias del Ministerio de Obras Públicas y siendo necesario que ellas sean examinadas por una Comisión especial, la que deberá informar al Gobierno respecto á la más conveniente de dichas propuestas;

El Presidente de la República, acuerda y

DECRETA:

Artículo 1.º Nómbrase para componer la Comisión que debe examinar dichas propuestas á los señores don Manuel Lussich, Ingeniero don Víctor Benavides, teniente coronel don Braulio Valverde, sargentos mayores Federico García Martínez, Juan M. Calveira y Francisco P. Miranda.

Art. 2.º Por la Secretaría del Ministerio de Obras Públicas se remitirá á la Comisión nombrada todas las propuestas presentadas, pliego de condiciones y demás antecedentes relativos.

Art. 3.º Comuníquese, etc.

WILLIMAN.
JUAN P. LAMOLLE.

Excmo. señor Ministro de Obras Públicas, Ingeniero don Juan P. Lamolle.

Montevideo, Julio 2 de 1908.

La Comisión encargada de estudiar las propuestas para la adquisición de un vapor destinado al servicio de las dependencias de ese Ministerio, tiene el honor de informar á V. E. lo siguiente:

Que estudiadas dichas propuestas en examen previo, resultó, que las anotadas bajo los números 1, 2, 4, 7, 8, 9, 10, 13, 14 y 15, no respondían á diversos puntos fundamentales del pliego de condiciones, según consta detalladamente en el

Libro de Actas, que remitimos á V. E. con todos los demás antecedentes que se sirvió poner á nuestra disposición.

En consecuencia, quedó limitado el estudio á cinco propuestas, las numeradas 3, 5, 6, 11 y 12, que parecían hallarse aproximadamente encuadradas en las bases de la licitación.

Una vez terminado ese estudio, en la forma de que instruyen las actas respectivas, esta Comisión resolvió, por unanimidad de votos, hacer saber á V. E. que la propuesta más conveniente á los intereses del Estado es la señalada con el número 6, presentada por el señor Arthur Koppel, en representación de los astilleros G. Seebeck, Sociedad Anónima, de Bremerhaven (Alemania).

Sin embargo, esta Comisión cree de su deber indicar á V. E. que, en el caso de resolver el Superior Gobierno la aceptación de dicha propuesta, al formularse el contrato definitivo es necesario establecer bien claramente las siguientes cláusulas:

1.ª Que, si al efectuarse en Montevideo las pruebas para la recepción definitiva, no satisface las condiciones de velocidad y consumo que determina el Pliego, el vapor será rechazado.

2.ª Que el 15 por ciento de exceso de vapor que establece el mismo pliego de condiciones, se entiende fuera de la producción normal necesaria para la velocidad de 12 millas (22.224 metros) por hora.

3.ª Que el contratista se comprometerá á efectuar las siguientes modificaciones y ampliaciones á su propuesta, de acuerdo con el pliego que sirvió de base para el llamado á licitación:

a) Instalación de una pluma ó flecha de carga para la colocación y levantamiento de boyas.

b) El cuarto de baño que ha sido ubicado en el salón de la cubierta principal, debe instalarse debajo de ésta, anexo á la cámara destinada al personal técnico.

c) Instalación de ventiladores para la misma cámara, y de un telégrafo de cuadrante para comunicar con la máquina desde la timonera.

d) En vez de barómetro y termómetro, proveerá barógrafo y termógrafo.

e) La sonda para grandes profundidades será la de Lord Kelvin, con manejo á vapor.

f) El compás azimutal será provisto con arreglo á lo que determina el pliego de condiciones.

Además, se permite manifestar al señor Ministro la conveniencia de que el constructor provea un condensador para el dínamo, mejora de muy poco costo y evidente utilidad.

Dejando cumplido el encargo con que el Superior Gobierno se sirvió honrarnos, saludamos á V. E. atentamente.

Manuel Lussich, Presidente. — *V. Benavides.* — *Federico García Martínez.* — *Juan M. Calveira.* — *Francisco P. Miranda*, Secretario.

Excmo. señor Ministro de Obras Públicas, Ingeniero don Juan P. Lamolle.

Pedro Avegno, por la Sociedad Anónima establecida en Berlín — Imperio Alemán — bajo la denominación de Arthur Koppel, — á V. E. evacuando la vista conferida, expongo:

Que acepto las modificaciones y ampliaciones que aconseja la Comisión técnica en mi propuesta de provisión de un vapor para el servicio del Ministerio, al digno cargo de V. E.

Números 1 y 2. — Ya hemos aceptado en nuestra propuesta estas condiciones, pues ellas forman parte integrante del pliego de condiciones.

Número 3 — La pluma ó flecha ya está prevista por los astilleros, como resulta del plano presentado junto con nuestra oferta; vemos solamente que por un descuido la fábrica no hizo mención de la misma en la especificación, pero en caso de que el Superior Gobierno exija cualquiera modificación de la pluma, nuestra casa no tiene inconveniente en acceder á ello.

b) Acepta igualmente la nueva ubicación del cuarto de baño, aconsejada por la Comisión.

c) Este cuarto de baño recibirá los ventiladores y se le proveerá de un telégrafo de cuadrante para comunicar con la máquina desde la timonera.

d, e, f), Los instrumentos serán suministrados de acuerdo con las indicaciones de la Comisión Técnica.

En lo referente á lo aconsejado por la Comisión, de colocar el dínamo con un condensador, me permito ofrecer á V. E. las siguientes proposiciones:

a) En lugar de colocar un condensador especial para el dínamo, se instalaría una válvula de cierre para poder así condensar desde el condensador de la máquina principal, alternativamente, ó la máquina principal ó el condensador.

Esta disposición aumentaría el precio en $ 200 oro.

b) Proveyendo el dínamo con un condensador especial, como lo aconseja la Comisión Técnica, aumentaría el precio en $ 975.00 oro.

c) Instalando el condensador especial para el dínamo como lo pide la Comisión y además las disposiciones de un sobre calentador (superbeated stearn) para reducir á un mínimum el gasto de carbón, aumentaría en $ 1.520 oro.

Creemos, Excmo. señor, que es de verdadero interés para el Superior Gobierno la adopción de esta última proposición, á fin de que el vapor pueda trabajar con suma economía de carbón.

Dadas las condiciones inteligentes tenidas en cuenta en el pliego de condiciones para el llamado á licitación, la adopción por parte de V. E. de nuestra última proposición, creemos sería el complemento más exigente de la moderna construcción.

Por esto, pues, nos atrevemos á llamar la atención de V. E. sobre este punto.

Dios guarde á V. E. muchos años.

Por Arthur Koppel: *Pedro Avegno.*

Ministerio de Obras Públicas.

Montevideo, Julio 25 de 1908.

Agréguese á sus antecedentes y pase á informe de la Comisión designada para dictaminar sobre las propuestas presentadas para la provisión de un vapor con destino á este Ministerio.

LAMOLLE.

Señor Ministro:

Evacuando el informe solicitado, debemos observar lo siguiente á la nota del representante de la Sociedad Arthur Koppel:

La pluma de carga que figura en los planos es para uso de la bodega de proa.

El proponente debe proveer, de acuerdo con el pliego de condiciones, otra pluma ó pescante de tres toneladas de fuerza por lo menos, que sobresalga dos metros de la proa, para el levantamiento y colocación de boyas.

Los ventiladores (mangas de aire) á que se refiere la Comisión, son para la cámara del personal técnico y no para el cuarto de baño, como equivocadamente lo dice el representante de la casa Koppel.

En cuanto al condensador para el dínamo, esta Comisión opina que debe aceptarse la proposición *c)* que hace el proponente, entendiéndose que será provisto de todos los elementos necesarios (bombas y conexiones) para funcionar independientemente de la máquina principal. Deberá también ocupar el menor espacio posible en el local de máquina. Por lo que se refiere al sobrecalentador, es entendido que será, — como lo ofrece el proponente, — del tipo más moderno.

Saludan atentamente á V. E.

Manuel Lussich, Presidente. — *V. Benavides.* — *Federico García Martínez.* — *Braulio Valverde.* — *J. M. Calveira.* — *Francisco P. Miranda.*

Ministerio de Obras Públicas.

Montevideo, Julio 27 de 1908.

Vista al interesado.

LAMOLLE.

Excmo. señor Ministro de Obras Públicas, Ingeniero don Juan P. Lamolle.

Pedro Avegno, por la Sociedad Arthur Koppel, evacuando la vista conferida viene á manifestar á V. E. que acepta en todas sus partes el informe de la Comisión Técnica, ordenado por V. E. con fecha Julio 25 del corriente.

Pedro Avegno.

Ministerio de Obras Públicas.

Montevideo, Agosto 6 de 1908.

Vistas: Las propuestas presentadas para la provisión de un vapor destinado al servicio del Ministerio de Obras Públicas y sus dependencias; y

Resultando: Que la Comisión nombrada por decreto de fecha 22 de Mayo próximo pasado, para examinar dichas propuestas, después de un detenido estudio de las mismas, aconseja unánimemente como más conveniente á los intereses del Estado, la aceptación de la propuesta número 6, presentada por el señor Arturo Koppel, en representación de los astilleros G. Seebeck (Sociedad Anónima de Bremerhaven, Alemania), siempre que se llenen por los proponentes las condiciones que indica la misma Comisión;

Considerando: Que dada vista á los interesados del informe de la citada Comisión, éstos la han evacuado, manifestando que aceptan todas y cada una de las indicaciones y ampliaciones contenidas en dicho informe;

El Poder Ejecutivo

RESUELVE:

Artículo 1.° Acéptase la propuesta presentada por el señor Arturo Koppel, en representación de los astilleros Seebeck, (Sociedad Anónima de Bremerhaven, Alemania), para la provisión del citado vapor destinado al servicio del Ministerio de Obras Públicas y sus dependencias, por el precio de sesenta y seis mil ochocientos cincuenta pesos ($ 66.850) y con sujeción al pliego de condiciones que sirvió de base á la licitación y á las siguientes ampliaciones y modificaciones aceptadas por los proponentes:

1.° Si al efectuarse en Montevideo las pruebas para la recepción definitiva, no satisface las condiciones de velocidad y consumo que determina el pliego, el vapor será rechazado.

2.° El 15 por ciento de exceso de vapor que establece el mismo pliego de condiciones, se entiende fuera de la producción normal necesaria para la velocidad de 12 millas (22.224 metros) por hora.

3.° El contratista se comprometerá á efectuar las siguientes modificaciones y ampliaciones á su propuesta, de acuerdo con el pliego que sirvió de base para el llamado á licitación:

a) Instalación de una pluma ó flecha de carga para la colocación y levantamiento de boyas.

b) El cuarto de baño, que ha sido ubicado en el salón de la cubierta principal, debe instalarse debajo de ésta, anexo á la cámara destinada al personal técnico.

c) Instalación de ventiladores para la misma cámara, y de un telégrafo de cuadrante para comunicar con la máquina desde la timonera.

d) En vez de barómetro y termómetro, proveerá barógrafo y termógrafo.

e) La sonda para grandes profundidades será la de Lord Kelvin, con manejo á vapor.

f) El compás azimutal será provisto con arreglo á lo que determina el pliego de condiciones.

g) El proponente dotará al vapor, de un condensador para el dínamo (que no figura en el pliego de condiciones), provisto de todos los elementos necesarios (bombas y conexiones) para funcionar independientemente de la máquina principal, por la suma de mil quinientos veinte pesos ($ 1.520.00); debiendo dicho condensador ocupar el menor espacio posible en el local de la máquina. El sobrecalentador ofrecido por el proponente será del tipo más moderno.

Artículo 2.° De acuerdo con lo establecido por el artículo 3.° del decreto de fecha 6 de Febrero último, el costo del vapor se imputará en la suma de treinta mil pesos, á los recursos creados por la Ley de Vialidad y Obras Públicas, y el saldo, á la partida de doscientos mil pesos, asignada por la ley de 21 de Diciembre de 1907 del superávit del ejercicio 1906-1907 para construcción y mejora de faros y adquisición de un vapor.

Art. 3.º Correspondiendo abonar, de acuerdo con el pliego de condiciones, el 30 por ciento del costo del vapor, en el acto de firmarse el contrato, líbrese la orden correspondiente á ese importe, que es de veinte mil cincuenta y cinco pesos ($ 20.055), con cargo á los recursos creados por la Ley de Vialidad y Obras Públicas.

Art. 4.º Por el Ministerio de Obras Públicas, formúlese el contrato respectivo.

Art. 5.º Agradézcase á los señores don Manuel Lussich, Ingeniero don Víctor Benavides, don Braulio Valverde, don Federico García Martínez, don Francisco P. Miranda y don Juan M. Calveira, nombrados en comisión para estudiar las propuestas presentadas, el concurso prestado á la Administración.

Art. 6.º Comuníquese á quienes corresponda, notifíquese y publíquese.

WILLIMAN.
JUAN P. LAMOLLE.

Asignación de nombre al remolcador " Lorenzo Quartino "

Ministerio de Obras Públicas.

DECRETO

Montevideo, Abril 30 de 1908.

Habiendo pasado á ser propiedad del Estado el remolcador " Lorenzo Quartino ", por concepto de compra y, siendo necesario establecer la designación del nombre de dicho vapor que se incorpora á los elementos de que dispone el Estado para la realización de obras hidráulicas en la República,

El Presidente de la República

DECRETA:

Artículo 1.º Desígnase con el nombre de " Puerto Paloma " al remolcador ex " Lorenzo Quartino ".

Art. 2.º Comuníquese, publíquese y dése al L. C.

WILLIMAN.
JUAN P. LAMOLLE.

Presupuesto del vapor " Puerto Paloma "

DECRETO

Montevideo, Abril 30 de 1908.

Habiéndose adquirido por el Estado el vapor " Puerto Paloma " (ex " Lorenzo Quartino "), con destino á los trabajos hidráulicos que se llevan á cabo por intermedio de la Oficina Hidrográfica y siendo necesario dotarlo del personal indispensable para que pueda prestar los servicios á que está destinado,

El Presidente de la República

DECRETA:

Artículo 1.° El presupuesto de personal y gastos para el servicio del referido vapor que estará á las órdenes directas del Ministerio de Obras Públicas, es el siguiente:

		Mensual
Un patrón	$	90 00
Un maquinista	"	80 00
Un foguista	"	40 00
Tres marineros, á $ 40 cada uno	"	120 00
Gastos de carbón	"	150 00
Id. de cabos, aceite, etc.	"	50 00
Total	$	530 00

Asciende esta planilla á la cantidad de quinientos treinta pesos mensuales.

Art. 2.° El importe del referido presupuesto se imputará á los recursos creados por la ley de Vialidad y Obras Públicas con cargo especial á las obras del puerto de " La Paloma ".

Art. 3.° La Oficina Hidrográfica incluirá ese presupuesto mensualmente entre los demás servicios autorizados con imputación á dicha ley.

Art. 4.° Comuníquese, insértese en el L. C. y publíquese

WILLIMAN.
JUAN P. LAMOLLE.

III

CANALIZACIÓN DEL ARROYO LAS VACAS

Se autoriza la contratación de un empréstito con el Banco de la República para la continuación de los trabajos

---

Comisión de Obras de Canalización del Arroyo de las Vacas.

Carmelo, Abril 28 de 1908.

Excmo. señor Ministro de Obras Públicas, Ingeniero don Juan P. Lamolle.

Esta Comisión se dirigió el 14 de Mayo próximo pasado á ese Ministerio comunicándole que en las obras de la Canalización del Arroyo de las Vacas se habían invertido ya casi la totalidad de los $ 3.000 que los señores O'Connor y Pons habían donado para ese objeto y que se imponía la necesidad de activar el empréstito de los 5.000 pesos con el Banco de la República, ordenado por decreto del Superior Gobierno, porque los fondos que quedan disponibles apenas alcanzan para pagar la primera quincena del corriente mes al personal que trabaja en dichas obras.

Como ese Ministerio nada ha contestado al respecto y ha llegado el momento previsto de agotarse los fondos disponibles para este objeto, esta Comisión se permite molestar al señor Ministro pidiéndole se sirva resolver este asunto á la brevedad posible, dada la situación comprometida en que está esta Comisión, para que las obras de canalización continúen.

Saluda á V. E. con la mayor consideración.

Manuel González Rodríguez.

Ministerio de Obras Públicas.

Montevideo, Julio 17 de 1908.

Vista la precedente nota de la Comisión de Canalización del arroyo de Las Vacas; y,

Resultando: que por resolución de fecha 23 de Febrero de 1907 se dispuso que llegado el momento de efectuar los dragados para el ahondamiento de los canales del arroyo de Las Vacas, se autorizaría á la nombrada Comisión de Canalización para contratar un empréstito con el Banco de la República, á fin de allegar los recursos necesarios para dichas obras;

Considerando: que la Oficina Hidrográfica ha manifestado ya la necesidad de dar comienzo á los trabajos referidos y que es llegada, por lo tanto, la oportunidad de autorizar dicho empréstito,

El Poder Ejecutivo

RESUELVE:

Autorizar á la Comisión de Canalización del arroyo de Las Vacas para contratar con el Banco de la República un empréstito con la garantía subsidiaria del Gobierno, por la suma de $ 5.000, pagaderos dentro del término de tres años, destinados á los trabajos del dragado para el ahondamiento de dichos canales.

El mencionado empréstito será amortizado con el producido del impuesto de tonelaje á los buques que hacen operaciones en el arroyo de Las Vacas, que percibe la citada Comisión y cuyo importe será entregado al Banco de la República, á título de amortización, hasta la completa cancelación de dicho impuesto,

Comuníquese á quienes corresponde y publíquese.

WILLIMAN.
JUAN P. LAMOLLE.

Ampliación de los dragados

Montevideo, Julio 14 de 1908.

Excmo. señor Ministro de Obras Públicas, Ingeniero don Juan P. Lamolle.

En el arroyo de Las Vacas se construirá en breve por la Inspección de Vialidad, un puente giratorio, ubicado á la altura de la calle Comercio de la villa de Carmelo.

En la misma zona que se ubicará el puente, hay que efectuar un dragado hasta la cota (— 2 m. 60), de acuerdo con las obras de aumento de profundidad que se ejecutan actualmente por resolución superior. — Ahora bien, Excmo. señor, como es posible que en el futuro convenga llevar ese aumento de profundidad hasta — 3 m 00, á causa del mayor tráfico á prever, convendría desde luego dar esa profundidad bajo del puente y 20 m. aguas arriba y abajo del eje del mismo, á fin de que no se obstaculice el dragado futuro.

En consecuencia, dado que el dragado hay que efectuarlo antes que el puente, y que la resolución superior de fecha 4 de Octubre de 1907, sólo manda que se profundice el arroyo hasta — 2 m. 60, sería el caso que V. E. se dignara autorizar á esta Oficina para ampliar el dragado, en la zona indicada, hasta la cota — 3 m. 00 que es precisamente aquella que se ha supuesto al proyectar las fundaciones del puente en cuestión.

Saludo á V. E. muy atentamente.

V. Benavides.

Ministerio de Obras Públicas.

Montevideo, Agosto 6 de 1908.

En mérito de lo manifestado por la Oficina Hidrográfica y apreciadas las razones en que apoya su pedido,

SE RESUELVE:

Autorizar á dicha oficina para profundizar hasta 3 metros el dragado á efectuarse en el arroya de Las Vacas, en la parte

comprendida debajo del puente giratorio á construirse en el referido arroyo y veinte metros aguas arriba y abajo del eje del mismo puente.

La diferencia de costo de ese dragado sobre la profundidad autorizada por la resolución de fecha 4 de Octubre de 1907 se imputará á los recursos de que dispone la Oficina Hidrográfica para esa obra.

Comuníquese á quienes corresponda y publíquese.

WILLIMAN.
JUAN P. LAMOLLE.

IV

CANALIZACIÓN DEL ARROYO PANTANOSO

Oficina Técnico-Administrativa de las Obras del Puerto.

Montevideo, Diciembre 21 de 1908.

Excmo. señor Ministro de Obras Públicas, Ingeniero don Juan P. Lamolle.

En cumplimiento de las órdenes verbales recibidas de V. E. esta Oficina ha convenido con la Empresa Constructora del Puerto, la ejecución de los dragados proyectados para el arroyo Pantanoso, en la forma de que instruye la siguiente nota:

" Número 2006.—Montevideo, Diciembre 16 de 1908.—Señor Director de la Empresa General del Puerto, Ingeniero don A. Amiot. — Confirmo lo convenido verbalmente con referencia al alquiler de material de dragado de esa Empresa para trabajar en el arroyo Pantanoso. — Draga Sousse, con todo el personal necesario para su buen funcionamiento, carbón, aceite, cabos, reparaciones y seguro: el útil listo funcionando, $ 1.479 mensuales. — Remolcador Petrel, funcionando en las mismas condiciones que la draga Sousse, $ 650 mensuales. — Chata (clapet), con sus dos marineros, $ 180. — Sueldos personal (4 hombres) para las dos chatas número 1 y número 2 de la Administración, $ 184 mensuales. — Alquiler total mensual por todo ese tren de dragado, $ 2.493, siendo entendido que dentro de esa suma están comprendidos todos los gastos que el funcionamiento de ese tren de dragado originará á la Administración. — Ese trabajo se hará en la forma que indique la Administración y bajo la dirección inmediata del agente que ella tendrá á bordo. — Saludo á usted muy atentamente. — J. Storm. "

Los desembolsos que por tal motivo se originen entiendo deberán ser cubiertos con cargo á la Ley de Vialidad y Obras Públicas y me permito solicitar la resolución correspondiente.

El trabajo comenzó el 18 del corriente.

Saludo á V. E. con la mayor consideración.

J. Storm.

Ministerio de Obras Públicas.

Montevideo, Diciembre 31 de 1908.

Vistos: Apruébase el adjunto convenio *ad referéndum* concertado por la Oficina Técnico-Administrativa con la Empresa General del Puerto, para la ejecución del dragado del arroyo Pantanoso.

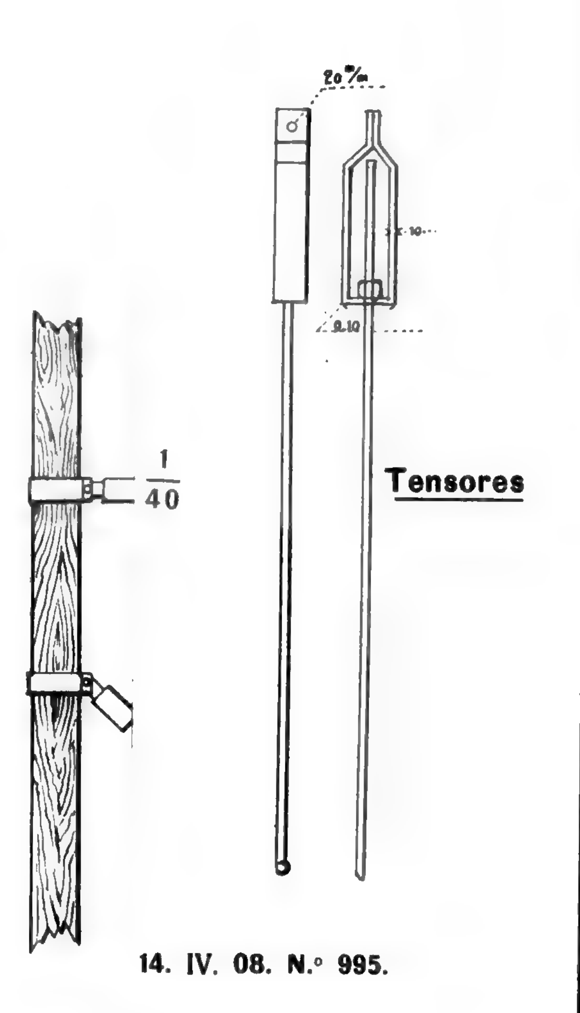
Los gastos que se originen con motivo del dragado del arroyo mencionado se imputarán á los recursos creados por la Ley de Vialidad y Obras Públicas de fecha 13 de Octubre de 1905.

Notifíquese, comuníquese á quienes corresponda y publíquese.

WILLIMAN.
Juan P. Lamolle.

OR

UnióDEL CAÑO



14. IV. 08. N.º 995.

V

PUERTO DE NUEVA PALMIRA

Casilla para el mareógrafo

Oficina Hidrográfica.

Montevideo, Abril 1.º de 1908.

Excmo. señor Ministro de Obras Públicas, Ingeniero don Juan P. Lamolle.

Tengo el honor de exponer á V. E., que es necesario instalar en Nueva Palmira un mareógrafo para el estudio del movimiento vertical de las aguas del río Uruguay.

Dicho mareógrafo que corresponde instalarlo en el muelle de Palmira, fué adquirido hace tiempo por orden del Ministerio sin haberse colocado aún.

Como ese muelle ya está por terminarse, ruego á V. E. se digne autorizar la construcción del pilotaje y casilla en que se colocará el mareógrafo, — de acuerdo con el planito que se acompaña.

Habría urgencia en efectuar ahora ese trabajo, puesto que se aprovecharía la oferta del contratista del muelle señor Aguirre, quien se compromete á hacerlo por los mismos precios unitarios aprobados en licitación pública — que se aplicaron al muelle — según expresa dicho señor en la propuesta que se acompaña.

Estos precios resultan reducidos, porque la casilla demanda mayor mano de obra que la construcción del muelle. Pero se explica ese hecho porque el señor Aguirre podrá emplear los elementos de trabajo que tiene instalados para el muelle, lo que abaratará el costo de la construcción.

En resumen, Excmo. señor, convendría, aprovechando esa circunstancia y la oferta del contratista señor Aguirre, que V. E. se dignara resolver — si posible fuera, dentro de la presente semana — la construcción de la casilla y pilotaje correspondiente, todo lo cual según el plano y los precios propuestos, costaría aproximadamente, $ 370 incluyendo materiales, mano de obra y fletes, según el metraje que se ha hecho,



Casilla para el Mareógrafo

aproximado, á causa de no poderse determinar á priori, la hinca de pilotes.

Saludo á V. E. muy atentamente.

V. Benavides.

Ministerio de Obras Públicas.

Montevideo, Abril 9 de 1908.

En mérito de las razones aducidas por la Oficina Hidrográfica en la precedente nota

SE RESUELVE:

Autorizar á dicha Oficina para construir en el muelle de Nueva Palmira una casilla y pilotaje correspondiente, donde se instalará el mareógrafo adquirido por el Gobierno para practicar los estudios relativos al movimiento vertical de las aguas del



PUERTO DE NUEVA PALMIRA — EL MUELLE CONSTRUÍDO

río Uruguay, quedando facultada para invertir en la construcción de la citada casilla hasta la suma de $ 370, trescientos setenta pesos.

Dicha erogación se imputará á los recursos creados por la Ley de Vialidad y Obras Públicas de fecha 13 de Octubre de 1905, de acuerdo con el inciso *b* del artículo 4.° de dicha ley.

Comuníquese.

WILLIMAN.
JUAN P. LAMOLLE.

Oficina Hidrográfica.

Montevideo, Abril 14 de 1908.

Exemo. señor Ministro de Obras Públicas, Ingeniero don Juan P. Lamolle.

En resolución de fecha 9 del corriente mes, el Poder Ejecutivo autorizó la construcción de la casilla para el mareógrafo de



PUERTO DE NUEVA PALMIRA — DETALLE DEL MUELLE CONSTRUÍDO

Nueva Palmira, la cual se armará de inmediato, aprovechando los elementos de trabajo que se utilizan en la construcción del muelle de dicha población.

Como es necesario que quede definitivamente instalado dicho mareógrafo, solicito de V. E., la autorización necesaria para construir el caño, de 0m.46 de diámetro, para el flotador, con sus accesorios y los tensores que lo aseguren á los pilotes de la casilla, — de acuerdo con el plano que se acompaña; — todo lo cual ofrecen proveer los señores Regusci y Voulminot, por $ 150,00, suma que deberá imputarse á los recursos creados por la Ley de Vialidad y Obras Públicas.

Saludo á V. E. muy atentamente.

V. Benavides.

Ministerio de Obras Públicas.

Montevideo, Abril 30 de 1908.

En mérito de las razones aducidas por la Oficina Hidrográfica en la precedente nota

SE RESUELVE:

Autorizar á la expresada Oficina para construir de acuerdo con el plano que acompaña, un caño de 0 m. 46 centímetros de diámetro en el muelle de Nueva Palmira, destinado al flotador del mareógrafo á instalarse en dicho muelle, quedando facultada



PUERTO DE NUEVA PALMIRA — DETALLE DEL MUELLE CONSTRUÍDO

la misma Oficina para invertir en la construcción del caño de la referencia hasta la suma de $ 150.

Dicha erogación se imputará á los recursos creados por la Ley de Vialidad y Obras Públicas de fecha 13 de Octubre de 1905 de acuerdo con el inciso *b* del artículo 4.° de dicha ley.

Comuníquese.

WILLIMAN.
JUAN P. LAMOLLE.

VI

PUERTO DE DOLORES

Terminación de las obras

Ministerio de Obras Públicas.

Montevideo, Enero 16 de 1908.

Vistos estos antecedentes de los que resulta que el contratista don Bartolo Gregorini ha terminado las obras del muelle de Dolores dentro de los plazos estipulados y de completo acuerdo con el contrato respectivo;

Considerando: que de la inspección practicada resulta que dichas obras se hallan en estado de ser recibidas y en condiciones de poder ser libradas al servicio público;

Que de acuerdo también con el contrato referido corresponde abonar al constructor el saldo de su trabajo, que asciende á la suma de $ 4.414.—,

SE RESUELVE:

Procédase por la Oficina Hidrográfica á la recepción de las obras del muelle de Dolores y líbrese orden de pago á favor del contratista don Bartolo Gregorini por la suma de $ 4.414, por saldo de dichas obras.

Por el Ministerio de Hacienda procédase al recibo del muelle y de los dos guinches construídos, disponiendo á la vez lo conveniente para que esas construcciones sean libradas al servicio público. El mismo Ministerio dispondrá lo conducente para la conservación del muelle y guinches de la referencia.

La Comisión Auxiliar de Dolores tendrá á su cargo la conservación de la plazoleta de acceso construída sobre los terraplenes de dicho muelle.

Comuníquese á quienes corresponda.

WILLIMAN.
JUAN P. LAMOLLE.

VII

FAROS NACIONALES

Dirección General de Faros. — Informe anual

Montevideo, Enero 8 de 1909.

Señor Director de la Oficina Hidrográfica, Ingeniero don Víctor Benavides.

Cumplo con el deber de remitir á usted, á los efectos indicados en su comunicación de fecha 18 de Noviembre último, la memoria detallada del movimiento operado en la repartición de mi cargo y sus dependencias, en el transcurso del año fenecido de 1908.

Del balance, planillas y detalles que se acompañan se deduce con toda claridad el monto y destino de los fondos recaudados. así como las mejoras llevadas á cabo en los Faros y el estado en que en la actualidad se encuentran.

Con la recepción por parte del Estado, de los faros de Punta Brava, Farallón, José Ignacio y Pontón Faro de la Panela, que pertenecían á la Empresa Costa y C.ª, debió producirse un acrecentamiento considerable en la renta, pero la circunstancia de haberse puesto en vigencia la nueva Ley de Faros, á raíz de efectuarse esa entrega, trajo como consecuencia la disminución de ese producido en casi las dos terceras partes de lo que se esperaba.

El balance de caja que se acompaña con la letra A, exterioriza el movimiento operado en la Oficina durante el año fenecido por concepto de recaudación, así como el destino que se le ha dado.

El aumento progresivo de la renta demostrado en el estado que se acompaña con la letra B, es la consecuencia palpable del

desarrollo operado en los últimos diez años en el comercio, de las diferencias considerables en el tonelaje de los vapores modernos y la crecida cantidad de embarcaciones de cabotaje que arriban á nuestras costas.

Obsérvese que el impuesto de cabotaje fué percibido en su totalidad hasta el 20 de Setiembre de 1907 por la Empresa de Costa y C.ª y que con la caducidad de las concesiones relativas á los Faros de Punta Brava, Farallón y Pontón de la Panela, pasó á engrosar las entradas de esta repartición en la forma que se detalla en el estado señalado con la letra C., que se adjunta.

En los doce estados señalados con las letras D, E, F, G, H, I, J, K, L, M, N, O, se exterioriza lo recaudado mensualmente, las distintas clases de impuestos abonados, se especifica por nacionalidades el número de embarcaciones que han operado en este puerto en el transcurso del año fenecido, y se detalla el tonelaje respectivo.

En el estado P, se encuentra el resumen mensual del número de embarcaciones que abonaron impuesto, con especificación de su importe, su tonelaje, el detalle de lo recaudado cada mes y los totales correspondientes al año.

En la relación señalada con la letra Q, se especifica la clase, cantidad y calidad de material de iluminación consumido por cada uno de los Faros durante el año transcurrido, y en la que lleva la letra R, aparece detalladamente la existencia que tenían el 31 de Diciembre del mismo.

Recepción de los Faros de José Ignacio é Isla de Flores. — Habiendo terminado el 31 de Diciembre de 1907 el plazo de la concesión otorgada por el Superior Gobierno á la empresa de Costa y C.ª relativa al Faro existente en José Ignacio, se procedió por el representante de ésta á su entrega; y de acuerdo con la resolución superior de fecha 21 de Diciembre del mismo se tomó posesión el día 5 de Enero de 1908.

Como consecuencia de la caducidad de esa concesión y de acuerdo con lo determinado en la resolución citada, quedó á cargo del Estado la administración del Faro de la Isla de Flores.

Con la incorporación del Faro de José Ignacio á los que poseía la Nación y la entrega del de la Isla de Flores, se ha obtenido la propiedad y dominio de los doce que en la actualidad iluminan nuestras dilatadas costas.

Estado de los Faros. — Actualmente funcionan con toda

regularidad los doce Faros existentes, encontrándose en perfecto estado de conservación once, pues el de la Colonia no puede decirse que reune las condiciones de los demás, en razón de que la escalera de acceso es de madera y se encuentra en bastante mal estado, así como la parte interior de la torre que nunca ha sido revocada. — Se impone, pues, la necesidad de proceder á reparar tan señalados defectos á la brevedad, como medio de aportar á ese Faro, uno de los más antiguos del país, las condiciones indispensables para su aseo y conservación.

La diversidad de sistemas de los aparatos luminosos y la escasez de talleres en condiciones de poder reparar debidamente los desgastes producidos por el uso en algunas piezas de los aparatos modernos, han dado margen á que se solicitasen de las casas de Barbier, Benard et Turenne y Henry Lepaute de París, repuestos de varias, para los Faros del Cerro é Isla de Lobos, los que han sido recibidos en su gran mayoría y remitidos á su destino.

Todos los demás Faros se encuentran en la actualidad convenientemente provistos de material y repuestos para tiempo determinado.

Llevadas á la práctica las transformaciones y reformas ordenadas por el Superior Gobierno, en la resolución de fecha 10 de Diciembre último á efectuarse en los Faros de Polonio, Santa María, Isla de Flores, Punta Brava y Panela, se habrá llenado una gran parte de la tan reclamada necesidad de mejoramiento en el servicio de iluminación.

Creación de oficinas recaudadoras. — En virtud de lo determinado en el decreto de fecha 13 de Setiembre se crearon once Oficinas recaudadoras para la percepción del impuesto en los siguientes puntos: Conchillas, Martín Chico, Mercedes, Dolores, Nuevo Berlín, Rosario Oriental, Maldonado, La Paloma, Riachuelo, Soriano y Agraciada.

La tarea de la recaudación está á cargo de los Capitanes de Puerto y encargados de las receptorías de Aduana y hasta la fecha se ha llevado á cabo con toda regularidad, y de acuerdo con las instrucciones trasmitidas por esta repartición.

Inspecciones. — Varias han sido las visitas de inspección llevadas á cabo á los distintos Faros en el transcurso del año fenecido y en ellas se ha podido comprobar la buena marcha y su estado en la forma que queda descripta.

Todos los Faros han sido atendidos y provistos de material

de consumo de acuerdo con las necesidades de cada uno, restablecidos los deterioros ocasionados por el uso en los aparatos luminosos, repuestas algunas piezas en los mismos é implantado algunas mejoras que quedan reseñadas, sin que en el transcurso del año fenecido se haya producido la menor interrupción ni el más insignificante contratiempo en el servicio.

Saludo al señor Director atentamente.

Ramón N. Muiños.

A. — RESUMEN DE CAJA DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE FAROS DURANTE EL AÑO 1908

DEBE

A saldo: Del año anterior.................		$ 1.594 62
A recaudación: Efectuada en este puerto durante el año............	$ 122.653 90	
Efectuada en el Litoral, durante los once primeros meses del año...........	" 9.602 69	" 132.256 59
Intereses: Liquidados por el Banco de la República, durante los nueve primeros meses del año..............................		" 31 66
Descuento de 5 por ciento: Efectuado al personal durante los 4 primeros meses del año.		" 451 68
Descuento de 1 por ciento: Sobre sueldos y pagos efectuados..............................		" 163 62
Descuento de Montepío: Efectuado al personal durante los cuatro primeros meses del año		" 416 59
Tesorería General: Recibido de dicha para pago de presupuestos durante los ocho últimos meses del año.......	$ 27.869 05	
Recibido de la misma para gastos autorizados.......	" 220 64	" 28.089 69
Retención de sueldos. Efectuada al 2.° encargado del Faro Cabo Santa María.........		" 231 38
Suma......................		$ 163.235 83

HABER

Por Comisión Financiera: Depositado en el Banco de la República por cuenta de dicha	$	2.239 42
Por Superior Gobierno: Depositado en el Banco de la República la cuenta corriente de dicho, á saber:		
Por recaudación (líquida).. $ 111.448 57		
Por descuento de 5 por ciento " 451 68	"	111.900 25
Derechos de Giro: Pagado por los recaudadores del Litoral........................	"	45 88
Presupuesto: Pagado el de la Dirección y sus dependencias durante el año.............	"	33.265 37
Gastos de iluminación y conservación: Pagado á varios por diversos artículos............	"	6.398 15
Gastos de Oficina: Pagado á varios..........	"	188 55
Caja de Jubilaciones y Pensiones: Entregado el descuento de Montepío................	"	416 59
Comisión Nacional de Caridad y Beneficencia Pública: Entregado el descuento de 1 por ciento............................	"	163 62
Renta de Faros: Pagado á varios según órdenes	"	5.746 06
Gastos eventuales: Pagado á varios.........	"	244 94
Devoluciones: Pagado á varios según órdenes.	"	159 99
Retención de sueldos: Entregado al 2.° encargado del faro Cabo Santa María..........	"	231 38
Saldo: Que pasa al año siguiente...........	"	2.235 63
Igual............................	$	163.235 83

Montevideo, Diciembre 31 de 1908.

S. E. ú O.
Pedro C. Bocage,
Oficial primero.

V.° B.° *Ramón N. Muiños.*

B — ESTADO comparativo de lo producido por concepto del impuesto «Faros de la Nación» en el puerto de Montevideo durante los últimos 10 años.

AÑOS	ULTRAMAR		CABOTAJE		SUMAS	
	Tonelaje	Importe	Tonelaje	Importe	Tonelaje	Importe
1899.....	1.884.198	$ 56.525 94	—	—	1.884.198	$ 56.525 94
1900.....	1.899.027	» 56.970 81	—	—	1.899.027	» 56.970 81
1901.....	1.965.599	» 58.967 97	—	—	1.965.599	» 58.967 97
1902.....	1.972.923	» 59.187 69	—	—	1.972.923	» 59.187 69
1903.....	2.114.295	» 63.428 85	—	—	2.114.295	» 63.428 85
1904.....	2.340.625	» 70.218 75	—	—	2.340.625	» 70.218 75
1905.....	2.486.900	» 74.607 00	—	—	2.486.900	» 74.607 00
1906	2.854.227	» 130.279 81	—	—	2.854.227	» 130.279 81
1907.....	3.260.832	» 169.771 89	—	—	3.260.832	» 169.771 89
1908.....	3.598.967	» 105.467 46	859.327	$ 17.186 54	4.458.294	» 122.654 00

Montevideo, Enero 8 de 1909.

Ramón N. Muiños.

C — ESTADO comparativo de lo producido por el impuesto de «Faros de la Nación» en los puertos del Litoral durante los años 1906, 1907 y 1908.

MESES	Año 1906	Año 1907	Año 1908	TOTALES
Producido en Enero............	$ 49 57	$ 17 48	$ 1.992 84	$ 2.217 89
» » Febrero..........	—	—	» 1.256 20	» 1.256 20
» » Marzo...........	—	—	» 750 98	» 750 98
» » Abril............	» 269 07	» 497 05	» 679 74	» 1.445 86
» » Mayo............	» 16 39	—	» 706 82	» 723 21
» » Junio............	» 408 71	» 422 80	» 736 51	» 1.568 02
» » Julio.............	—	—	» 676 62	» 676 62
» » Agosto...........	—	—	» 651 65	» 651 65
» » Setiembre.......	—	—	» 725 94	» 725 94
» » Octubre..........	» 295 65	» 558 21	» 691 32	» 1.545 18
» » Noviembre.......	—	» 974 47	» 734 07	» 1.708 54
» » Diciembre.......	—	» 933 20	» (1) 692 43	» 1.625 63
Sumas....................	$ 1.039 39	$ 3.561 21	$ 10.295 12	$ 14.895 72

(1) La suma de $ 692.43, que aparece recaudada en el mes de Diciembre ha sido vertida en la cuenta corriente del Superior Gobierno en el mes de la fecha.

Montevideo, Enero 8 de 1909.

Ramón N. Muiños.

D—CUADRO demostrativo de los buques que han operado en el Puerto de Montevideo durante el mes de Enero de 1908, nacionalidad á que pertenece y clasificación del impuesto que han satisfecho

BANDERA	Impuesto, $ 0.0775			Impuesto, $ 0.0575			Impuesto, $ 0.08			Impuesto, $ 0.02			Impuesto, $ 0.015			TOTALES		
	Número	Tonelaje	Importe	Número	Tonelaje	Importe	Número	Tonelaje	Importe	Número	Tonelaje	Importe	Número	Tonelaje	Importe	Buques	Tonelaje	Importe
Inglesa..........	8	15.858	$ 1.228 60	5	10.514	$ 604 55	44	129.849	$ 3.895 47	—	—	—	1	7.826	$ 117 89	58	164.042	$ 5.846 01
Alemana........	3	11.051	» 856 45	1	3.032	» 174 34	18	45.357	» 1.360 71	—	—	—	1	5.824	» 87 36	18	65.264	» 2.478 66
Francesa........	1	2.813	» 218 00	—	—	—	10	26.986	» 809 58	—	—	—	—	—	—	11	29.799	» 1.027 58
Italiana.........	2	3.501	» 271 38	—	—	—	5	11.417	» 342 51	—	—	—	—	—	—	7	14.918	» 613 84
Argentina.......	1	1.933	» 149 81	—	—	—	25	21.020	» 630 60	44	34.849	$ 696 98	17	15.130	» 226 97	87	72.932	» 1 704 36
Portuguesa......	—	—	—	1	1.488	» 85 56	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1.488	» 85 56
Nacional........	—	—	—	—	—	—	7	3.282	» 98 46	7	2.123	» 42 46	5	4 918	» 73 77	19	10.323	» 214 69
Brasilera........	—	—	—	—	—	—	5	2.500	» 75 00	2	830	» 16 60	—	—	—	7	3.330	» 91 60
Española........	—	—	—	—	—	—	1	2.718	» 81 54	—	—	—	—	—	—	1	2.718	» 81 54
Belga............	—	—	—	—	—	—	1	2.971	» 89 13	—	—	—	—	—	—	1	2.971	» 89 13
Holandesa.......	—	—	—	—	—	—	1	3.216	» 96 48	—	—	—	—	—	—	1	3.216	» 96 48
Austriaca.......	—	—	—	—	—	—	1	3.194	» 95 82	—	—	—	—	—	—	1	3.194	» 95 82
Noruega.........	—	—	—	—	—	—	1	939	» 28 17	—	—	—	—	—	—	1	939	» 28 17
Rusa.............	—	—	—	—	—	—	1	1.532	» 45 96	—	—	—	—	—	—	1	1.532	» 45 96
Sumas.......	15	35.151	$ 2.724 19	7	15.034	$ 864 45	115	254.981	$ 7.649 43	53	37.802	$ 756 04	24	33.698	$ 505 49	214	376.666	$ 12.499 60

Montevideo, Enero 8 de 1909.

Ramón N. Muiños.

E — CUADRO demostrativo de los buques que han operado en el Puerto de Montevideo durante el mes de Febrero de 1908, nacionalidad á que pertenecen y clasificación del impuesto que han satisfecho

BANDERA	Impuesto $ 0.0575			Impuesto $ 0.03			Impuesto $ 0.02			Impuesto $ 0.015			TOTALES		
	Número	Tonelaje	Importe	Número	Tonelaje	Importe	Número	Tonelaje	Importe	Número	Tonelaje	Importe	Buques	Tonelaje	Importe
Inglesa	—	—	—	57	163.785	$ 4.913 55	—	—	—	1	2.317	$ 34 76	58	166.102	$ 4.948 31
Alemana	—	—	—	14	50.775	» 1.523 25	—	—	—	3	13.397	» 200 96	17	64.172	» 1.724 21
Francesa	—			12	32.299	» 968 97	—	—	—	—	—	—	12	32.299	» 968 97
Española	—	—	—	2	5.065	» 151 95	—	—	—	—	—	—	2	5.065	» 151 95
Italiana	3	3.202	$ 184 11	5	15.092	» 452 76	—	—	—	—	—	—	8	18.294	» 636 87
Holandesa	—	—	—	3	5.991	» 179 73	—	—	—	—	—	—	3	5.991	» 179 73
Brasilera	—	—	—	5	3.203	» 96 09	2	1.036	20.72	—	—	—	7	4.239	» 116 81
Belga	—	—	—	1	2.365	» 70 95	—	—	—	—	—	—	1	2.365	» 70 95
Griega	—	—	—	1	1.720	» 51 60	—	—	—	—	—	—	1	1.720	» 51 60
Argentina	—	—	—	4	2.398	» 71.94	83	69.960	1.399 20	—	—	—	87	72.358	» 1.471 14
Nacional	1	406	» 23.34	—	—	—	17	7.733	154 66	—	—	—	18	8.139	» 178 00
Noruega	2	2.136	» 122 82	1	2.464	» 73.92	—	—	—	—	—	—	3	4.600	» 196 74
Sumas	6	5 744	$ 330 27	105	285.157	$ 8.554 71	102	78.729	$ 1.574 56	4	15.714	$ 235 72	217	385.344	$ 10.695 28

Montevideo, Enero 8 de 1909.

Ramón N. Muiños.

F — CUADRO demostrativo de los buques que han operado en el puerto de Montevideo durante el mes de Marzo de 1908, nacionalidad á que pertenecen y clasificación del impuesto que han satisfecho.

BANDERA	Impuesto $ 0/0575			Impuesto $ 0.03			Impuesto $ 0.02			Impuesto $ 0.015			TOTALES		
	Número	Tonelaje	Importe	Número	Tonelaje	Importe	Número	Tonelaje	Importe	Número	Tonelaje	Importe	Buques	Tonelaje	Importe
Inglesa	—	—		57	156.841	$ 4.705 23	—	—	—	2	12.309	$ 184 64	59	169.150	$ 4.889 87
Alemana	—	—	—	15	46.952	» 1.408 56	—	—		3	11.709	» 175 64	18	58.661	» 1.584 20
Francesa	—		—	6	16.421	» 492 63	—	—	—	—	—	—	6	16.421	» 492 63
Italiana	1	419	$ 24 09	9	18.861	» 565 83		—	—	—	—	—	10	19.280	» 589 92
Argentina	—	—	—	4	5.354	» 160 62	80	70.446	$ 1.408 92	—	—	—	84	75.800	» 1.569 54
Nacional	—	—	—	2	3.898	» 116 94	29	10.561	» 211 22	—		—	31	14.459	» 328 16
Brasilera	—	—		7	3.643	» 109 29	2	786	» 15 72	—		—	9	4.429	» 125 01
Austriaca	—	—	—	5	12.043	» 361 29	—	—	—	—	—	—	5	12.043	» 361 29
Española	—	—		2	4.924	» 147 72	—		—	—			2	4.924	» 147 72
Holandesa	—	—	—	1	2.392	» 71 76	—	—		—	—		1	2.392	» 71 76
Noruega	1	1.027	» 59 05	2	2.092	» 62 76	—	—	—	—	—	—	3	3.119	» 121 81
Americana	—		—	1	204	» 6 12	—	—	—	—	—	—	1	204	» 6 12
Sumas	2	1.446	$ 83 14	111	273.625	$ 8.208 75	111	81.793	$ 1.635 86	5	24.018	$ 360 28	229	380.882	$ 10.288 03

Montevideo, Enero 8 de 1909.

Ramón N. Muiños

G — CUADRO demostrativo de los buques que han operado en el puerto de Montevideo durante el mes de Abril de 1908, nacionalidad á que pertenecen y clasificación del impuesto que han satisfecho.

BANDERA	Impuesto $ 0.0575			Impuesto $ 0.03			Impuesto $ 0.02			Impuesto $ 0.015			TOTALES		
	Número	Tonelaje	Importe	Número	Tonelaje	Importe	Número	Tonelaje	Importe	Número	Tonelaje	Importe	Buques	Tonelaje	Importe
Inglesa	—	—	—	44	135.598	$ 4.067 94	—	—	—	1	3.133	$ 47 00	45	138.731	$ 4.114 94
Alemana	—	—	—	12	40.812	» 1.224 36	—	—	—	2	8.552	» 128 28	14	49.364	» 1.352 64
Francesa	—	—	—	8	22.408	» 672 24	—	—	—	—	—	—	8	22 408	» 672 24
Italiana	2	2.338	$ 134 43	8	17 929	» 537 87	—	—	—	—	—	—	10	20.267	» 672 30
Española	—	—	—	8	6.660	» 199 80	—	—	—	—	—	—	8	6.660	» 199 80
Brasilera	—	—	—	7	4.933	» 147 99	2	735	$ 14 70	—	—	—	9	5.668	» 162 69
Holandesa	—	—	—	1	3.216	» 96 48	—	—	—	—	—	—	1	3.216	» 96 48
Austriaca	—	—	—	2	6.236	» 187 08	—	—	—	—	—	—	2	6.236	» 187 08
Noruega	—	—	—	2	2.558	» 76 74	—	—	—	—	—	—	2	2.558	» 76 74
Griega	—	—	—	2	4.889	» 146 67	—	—	—	—	—	—	2	4.889	» 146 67
Belga	—	—	—	1	3.455	» 103 65	—	—	—	—	—	—	1	3.455	» 103 65
Americana	—	—	—	1	288	» 8 64	—	—	—	—	—	—	1	288	» 8 64
Argentina	—	—	—	3	2.266	» 67 98	77	64.531	» 1.290 62	—	—	—	80	66.797	» 1.358 60
Nacional	—	—	—	—	—	—	21	4.022	» 80 44	—	—	—	21	4.022	» 80 44
Paraguaya	—	—	—	—	—	—	2	409	» 8 18	—	—	—	2	409	» 8 18
Sumas	2	2.338	$ 134 43	94	251.248	$ 7.537 44	102	69.697	$ 1.393 94	3	11.685	$ 175 28	201	334.968	$ 9.241 09

Montdvideo, Enero 8 de 1909.

Ramón N. Muiños.

H — **CUADRO demostrativo de los buques que han operado en el puerto de Montevideo durante el mes de Mayo de 1908, nacionalidad á que pertenecen y clasificación del impuesto que han satisfecho.**

BANDERA	Impuesto $ 0.0575			Impuesto $ 0.03			Impuesto $ 0.02			Impuesto $ 0.015			TOTALES		
	Número	Tonelaje	Importe	Número	Tonelaje	Importe	Número	Tonelaje	Importe	Número	Tonelaje	Importe	Buques	Tonelaje	Importe
Inglesa	—	—	—	57	147.402	$ 4.422 06	3	5.999	$ 119 98	3	10.516	$ 157 74	63	163.917	$ 4.699 78
Alemana	—	—	—	18	45.597	» 1 367 91	—	—	—	4	17.113	» 256 70	17	62.710	» 1.624 61
Francesa	—	—	—	12	35.428	» 1.062 84	—	—	—	—	—	—	12	35.428	» 1.062 84
Italiana	1	1.643	$ 94 47	9	20.593	» 617 79	—	—	—	—	—	—	10	22.236	» 712 26
Noruega	—	—	—	5	5.364	» 160 92	—	—	—	—	—	—	5	5.364	» 160 92
....	—	—	—	4	2.510	» 75 30	4	1.421	» 28 42	—	—	—	8	3.931	» 103 72
Argentina	—	—	—	4	3.762	» 112 86	68	57.223	» 1.144 46	—	—	—	72	60.985	» 1.257 32
Belga	—	—	—	2	5.197	» 155 91	—	—	—	—	—	—	2	5.197	» 155 91
Española	—	—	—	3	8.488	» 254 64	—	—	—	—	—	—	3	8.488	» 254 64
Austriaca	—	—	—	2	4.623	» 138 69	—	—	—	—	—	—	2	4.623	» 138 69
Holandesa	—	—	—	1	2.762	» 82 86	—	—	—	—	—	—	1	2.762	» 92 86
Nacional	—	—	—	2	3.497	» 104 91	13	4.561	» 91 22	—	—	—	15	8.058	» 196 13
Rusa	—	—	—	1	2.045	» 61 35	—	—	—	—	—	—	1	2.045	» 61 35
Sumas	1	1.643	$ 94 47	115	287.268	$ 8.618 04	88	69.204	$ 1.384 08	7	27.6 9	$ 414 44	211	385.744	$ 10.511 03

Montevideo, Enero 8 de 1909.

Ramón N. Muñoz.

I — **CUADRO demostrativo de los buques que han operado en el puerto de Montevideo durante el mes de Junio de 1908, nacionalidad á que pertenecen y clasificación del impuesto que han satisfecho.**

BANDERA	Impuesto $ 0.03			Impuesto $ 0.02			Impuesto $ 0.015			TOTALES		
	Número	Tonelaje	Importe	Número	Tonelaje	Importe	Número	Tonelaje	Importe	Buques	Tonelaje	Importe
Inglesa	50	145.585	$ 4.367 55	—	—	—	3	9.500	$ 142 50	58	155.085	$ 4.510 05
Alemana	13	48.293	» 1.448 79	—	—	—	3	13.389	» 200 84	16	61.682	» 1.649 63
Francesa	7	18.913	» 567 39	—	—	—	—	—	—	7	18.913	» 567 39
Italiana	6	13.198	» 395 94	—	—	—	—	—	—	6	13.198	» 395 94
Española	3	8.729	» 261 87	—	—	—	—	—	—	3	8.729	» 261 87
Brasilera	3	1.824	» 54 72	3	1.145	$ 22 90	—	—	—	6	2.969	» 77 62
Argentina	5	4.427	» 132 81	68	56.048	» 1.120 96	—	—	—	73	60.475	» 1.253 77
Belga	1	1.711	» 51 33	—	—	—	—	—	—	1	1.711	» 51 33
Austriaca	1	3.194	» 95 82	—	—	—	—	—	—	1	3.194	» 95 82
Holandesa	1	2.392	» 71 76	—		—	—	—	—	1	2.392	» 71 76
Americana	1	803	» 24 09	—	—	—	—	—	—	1	803	» 24 09
Nacional	—	—	—	11	3.779	75 58	—	—	—	11	3.779	» 75 58
Paraguaya	—	—	—	2	409	8 18	—	—	—	2	409	» 8 18
Sumas	91	249 069	$ 7.472 07	94	61.381	$ 1.227 62	6	22.889	$ 343 34	181	333.339	$ 9.043 03

Montevideo, Enero 8 de 1909.

Ramón N. Muiños.

J — CUADRO demostrativo de los buques que han operado en el puerto de Montevideo durante el mes de Julio de 1908, nacionalidad á que pertenecen y clasificación del impuesto que han satisfecho

BANDERA	Impuesto $ 0.03			Impuesto $ 0.02			Impuesto $ 0.015			TOTALES		
	Número	Tonelaje	Importe	Número	Tonelaje	Importe	Número	Tonelaje	Importe	Buques	Tonelaje	Importe
Inglesa	48	153.920	$ 4.617 60	—			2	6.081	$ 91 22	50	160.001	$ 4.708 82
Alemana	14	49.066	» 1.472 58	—			3	13.447	» 201 70	17	62.533	» 1.674 28
Francesa	10	30.801	» 924 03	—	—	—	—	—	—	10	30.801	» 924 03
Italiana	9	19.548	» 586 44	—		—	—	—	—	9	19.548	» 586 44
Brasilera	7	4.335	» 130 05	3	727	$ 14 54	—	—	—	10	5.062	» 144 59
Noruega	4	.629	» 108 87	—	—	—	—			4	3.629	» 108 87
Española	3	8.224	» 246 72	—	—	—	—	—	—	3	8.224	» 246 72
Argentina	2	1.159	» 34 77	82	63.488	» 1.269 76	—	—	—	84	64.647	» 1.304 53
Nacional	2	4.175	» 125 25	12	4.752	» 95 04	—	—		14	8.927	» 220 29
Belga	1	2.713	» 81 39	—	—	—	—	—	—	1	2.713	» 81 39
Rusa	1	197	» 5 91	—	—	—	—	—	—	1	197	» 5 91
Austriaca	2	4.656	» 139 68	—	—	—	—	—	—	2	4.656	» 139 68
Sumas	103	282.443	$ 8.473 29	97	68.967	$ 1.379 84	5	19.528	$ 292 92	205	370.938	$ 10.145 55

Montevideo, Enero 8 de 1909.

Ramón N. Muiños.

K — CUADRO demostrativo de los buques que han operado en el puerto de Montevideo durante el mes de Agosto de 1908, nacionalidad á que pertenecen y clasificación del impuesto que han satisfecho.

BANDERA	Impuesto $ 0.03			Impuesto $ 0.02			Impuesto $ 0.015			TOTALES		
	Número	Tonelaje	Importe	Número	Tonelaje	Importe	Número	Tonelaje	Importe	Buques	Tonelaje	Importe
Inglesa	43	136.929	$ 4.107 87	—	—	—	—	—	—	43	136.929	$ 4.107 87
Alemana	10	35.836	» 1.075 08	—	—	—	6	25.114	$ 376 70	16	60.950	» 1.451 78
Italiana	8	17.526	» 525 78	—	—	—	1	1.849	» 27 74	9	19.375	» 553 52
Francesa	7	20.582	» 615 96	—	—	—	—	—	—	7	20.582	» 615 96
Argentina	4	3.906	» 117 18	73	60.223	$ 1.204 46	—	—	—	77	64.129	» 1.321 64
Española	3	3.488	» 254 64	—	—	—	—	—	—	3	3.488	» 254 64
Brasilera	3	1.840	» 55 20	4	1.364	» 27 28	—	—	—	7	3.204	» 82 48
Noruega	4	4.509	» 135 27	—	—	—	—	—	—	4	4.509	» 135 27
Holandesa	2	6.741	» 202 23	—	—	—	—	—	—	2	6.741	» 202 23
Belga	1	1.851	» 55 53	—	—	—	—	—	—	1	1.851	» 55 53
Austriaca	1	3.488	» 104 64	—	—	—	—	—	—	1	3.488	» 104 64
Nacional	1	1.610	» 48 30	15	5.749	» 114 98	—	—	—	16	7.359	» 163 28
Boliviana	—	—	—	1	32	» 0 64	—	—	—	1	32	» 0 64
Sumas	87	243.256	$ 7.297 68	93	67.368	$ 1.347 36	7	26.963	$ 404 44	187	337.587	$ 9.049 48

Montevideo, Enero 8 de 1909.

Ramón N. Muñoz.

L — **CUADRO demostrativo de los buques que han operado en el puerto de Montevideo durante el mes de Setiembre de 1908, nacionalidad á que pertenecen y clasificación del impuesto que han satisfecho.**

BANDERA	Impuesto $ 0.03			Impuesto $ 0.02			Impuesto $ 0.015			TOTALES		
	Número	Tonelaje	Importe	Número	Tonelaje	Importe	Número	Tonelaje	Importe	Buques	Tonelaje	Importe
Inglesa	44	137.124	$ 4.113 72	—		—	1	2.948	$ 44 22	45	140.072	$ 4.157 94
Alemana	8	27.145	» 814 35	—	—		7	30.939	» 464 08	15	58.084	» 1.278 43
Francesa	10	23.578	» 707 34	—	—	—	—	—	—	10	23.578	» 707 34
Italiana	10	20.679	» 620 37	—	—	—	2	8.574	» 128 61	12	29.253	» 748 98
Brasilera	5	3.430	» 102 90	5	2.466	$ 49 32	—	—	—	10	5.896	» 152 22
Argentina	4	3.757	» 112 71	71	59.756	» 1.195 12	—	—	—	75	63.513	» 1.307 83
Española	3	8.676	» 260 28	—			—	—	—	3	8.676	» 260 28
Austriaca	3	6.566	» 196 98	—	-	—	—		—	3	6.566	» 196 98
Nacional	1	1.887	» 56 61	16	6.864	» 137 28	—	—	—	17	8.751	» 193 89
Holandesa	1	2.762	» 82 86	—	-	-	-	—	-	1	2.762	» 82 86
Belga	1	2.667	» 80 01	—	—	—	—	-	—	1	2.667	» 80 01
Griega	1	1.720	» 51 60	—	-	—	—	—	—	1	1.720	» 51 60
Paraguaya	·		-	1	210	» 4 20	—	—	—	1	210	» 4 20
Sumas	91	239.991	$ 7.199 73	93	69.296	$ 1.385 92	10	42.461	$ 636 91	194	351.748	$ 9.222 56

Montevideo, Enero 8 de 1909.

Ramón N. Muiños.

M — CUADRO demostrativo de los buques que han operado en el puerto de Montevideo durante el mes de Octubre de 1908, nacionalidad á que pertenecen y clasificación del impuesto que han satisfecho.

BANDERA	Impuesto $ 0.03			Impuesto $ 0.02			Impueste $ 0.015			TOTALES		
	Número	Tonelaje	Importe	Número	Tonelaje	Importe	Número	Tonelaje	Importe	Buques	Tonelaje	Importe
Inglesa	42	130.832	$ 3.924 96	—			4	14.335	$ 215 02	46	145.167	$ 4.139 98
Alemana	18	62.379	» 1.871 67	—	—		3	11.572	» 173 57	21	73.951	» 2.045 24
Francesa	10	29.427	» 882 81	—	—	—	—	—	—	10	29.427	» 882 81
Italiana	8	14.858	» 445 74	—			3	10.466	» 156 98	11	25.324	» 602 72
Brasilera	4	2.549	» 76 47	3	1.452	$ 29 04	—	—	—	7	4.001	» 105 51
Española	3	8.218	» 246 54	—	—	—	—	—	—	3	8.218	» 246 54
Noruega	3	4.488	» 134 64	—	—	—	—	—	—	3	4.488	» 134 64
Argentina	3	4.155	» 124 65	80	59.775	» 1.195 50	—			83	63.930	» 1.320 15
Holandesa	1	2.392	» 71 76	—	—	—	—	—	—	1	2.392	» 71 76
Griega	1	1.870	» 56 10	—	—	—	—	—	—	1	1.870	» 56 10
Nacional	1	1.610	» 48 30	21	17.588	» 351 76	—		—	22	19.198	» 400 06
Belga	1	2.249	» 67 47	—	—	—	—	—	—	1	2.249	» 67 47
Austriaca	1	3.521	» 105 63	—	—	—	—	—	—	1	3.521	» 105 63
Sumas	96	268.558	$ 8.056 74	104	78.815	$ 1.576 30	10	36.373	$ 545 57	210	383.746	$ 10.178 61

Montevideo, Enero 8 de 1909.

Ramón N. Muiños.

N — CUADRO demostrativo de los buques que han operado en el puerto de Montevideo durante el mes de Noviembre de 1908, nacionalidad á que pertenecen y clasificación del impuesto que han satisfecho.

BANDERA	Impuesto $ 0.06			Impuesto $ 0.02			Impuesto $ 0.015			TOTALES		
	Número	Tonelaje	Importe	Número	Tonelaje	Importe	Número	Tonelaje	Importe	Buques	Tonelaje	Importe
Inglesa	49	154.633	$ 4.638 99	—	—	—	—	—	—	49	154.633	$ 4.638 99
Alemana	14	47.603	» 1.428 09	—	—	—	6	27.557	$ 413.36	20	75.160	» 1.841 45
Francesa	10	28.744	» 862 32	—	—	—	—	—	—	10	28.744	» 862 32
Italiana	7	26.424	» 792 72	—	—	—	3	10.759	» 161 38	10	37.183	» 954 10
Brasilera	8	5.278	» 158 34	6	2.756	$ 55 12	—	—	—	14	8.034	» 213 46
Española	3	8.305	» 249 15	—	—	—	—	—		3	8.305	» 249 15
Noruega	2	1.445	» 43 35	—	—	—	—	—	—	2	1.445	» 43 35
Austríaca	1	1.135	» 34 05	—	—	—	—	—	—	1	1.135	» 34 05
Nacional	1	1.887	» 56 61	27	17.866	» 357 32	—	—	-	28	19.753	» 413 93
Argentina	1	667	» 20 01	73	57.935	» 1.158 70	—	—	—	74	58.602	» 1.178 71
Sueca	1	536	» 16 08	—	—	—	—	—	—	1	536	» 16 08
Suma	97	276.657	$ 8.299 71	106	78.557	$ 1.571 14	9	38.316	$ 574 74	212	393 530	$ 10.445 59

Montevideo, Enero 8 de 1909.

Ramón N. Muiños,

O — CUADRO demostrativo de los buques que han operado en el puerto de Montevideo durante el mes de Diciembre de 1908, nacionalidad á que pertenecen y clasificación del impuesto que han satisfecho.

BANDERA	Impuesto $ 0.08			Impuesto $ 0.02			Impuesto $ 0.015			TOTALES		
	Número	Tonelaje	Importe	Número	Tonelaje	Importe	Número	Tonelaje	Importe	Buques	Tonelaje	Importe
Inglesa	59	173.124	$ 5.193 72	—	—	—	2	8.042	$ 120 63	61	181.166	$ 5.314 35
Alemana	17	57.410	» 1.722 30	—	—	—	2	8.347	» 125 21	19	65.757	» 1.847 51
Francesa	9	26.031	» 780 93	—	—	—	—	—	—	9	26.031	» 780 93
Italiana	8	18.659	» 559 77	—	—	—	3	10.466	» 156 98	11	29.125	» 716 75
Brasilera	5	2.570	» 77 10	6	2.750	$ 55 00	—	—	—	11	5.320	» 132 10
Española	3	8.438	» 253 14	—	—	—	—	—	—	3	8.438	» 253 14
Argentina	2	1.600	» 48 00	101	85.968	» 1.719 26	—	—	—	103	87.568	» 1.767 26
Nacional	1	1.610	» 48 30	15	9.005	» 180 10	—	—	—	16	10.615	» 228 40
Austriaca	1	3.194	» 95 82	—	—	—	—	—	—	1	3.194	» 95 82
Noruega	1	1.526	» 45 78	—	—	—	—	—	—	1	1.526	» 45 78
Belga	1	1.851	» 55 53	—	—	—	—	—	—	1	1.851	» 55 53
Holandesa	1	3.216	» 96 48	—	—	—	—	—	—	1	3.216	» 96 48
Sumas	108	299.229	$ 8.976 87	122	97.718	$ 1.954 36	7	26.855	$ 402 82	237	423.802	$ 11.334 05

Montevideo, Enero 8 de 1909.

Ramón N. Muiños.

P — Resumen de los buques que han operado en el puerto de Montevideo durante el año 1908 y clasificación del impuesto que han satisfecho

MESES	Impuesto $ 0.0775			Impueste $ 0.0575			Impuesto $ 0.03			Importe $ 0.02			Impuesto $ 0.015			TOTALES		
	Número	Tonelaje	Importe	Número	Tonelaje	Importe	Número	Tonelaje	Importe	Número	Tonelaje	Importe	Número	Tonelaje	Importe	Número	Tonelaje	Importe
Enero ..	15	35.151	$ 2.724 19	7	15.034	$ 864 45	115	254.981	$ 7.649 43	53	37.802	$ 756 04	24	33 698	$ 505 49	214	376.666	$ 12.499 60
Febrero.	—	—	—	6	5.744	» 330 27	105	285.157	» 8.554 71	102	78.729	» 1.574 58	4	15.714	» 235 72	217	385.344	» 10.695 28
Marzo ..	—	—	—	2	1.446	» 83 14	111	273.625	» 8.208 75	111	81.793	» 1 635 86	5	24.018	» 360 28	229	380.882	» 10.268 03
Abril...	—	—	—	2	2.338	» 134 43	94	251.248	» 7.537 44	102	69 697	» 1.393 94	3	11.685	» 175 28	201	334.968	» 9.241 09
Mayo...	—	—	—	1	1.643	» 94 47	115	287.268	» 8.618 04	88	69.204	» 1.384 08	7	27.629	» 414 44	211	385.744	» 10.511 03
Junio ..	—	—	—	—	—	—	91	249.069	» 7.472 07	84	61.381	» 1.227 62	6	22.889	» 343 34	181	333.339	» 9.043 03
Julio ...	—	—	—	—	—	—	103	282.443	» 8.473 29	97	68.967	» 1.379 34	5	19.528	» 292 92	205	370.938	» 10.145 55
Agosto .	—	—	—	—	—	—	87	243.256	» 7.297 68	93	67.368	» 1.347 36	7	26.963	» 404 44	187	337.587	» 9.049 48
Seti'bre.	—	—	—	—	—	—	91	239.991	» 7.199 73	93	69.296	» 1.385 92	10	42.461	» 636 91	194	351.748	» 9.222 56
Octubre	—	—	—	—	—	—	98	268.558	» 8.056 74	104	78.815	» 1.576 30	10	36.373	» 545 57	210	383.746	» 10.178 61
Nov'bre.	—	—	—	—	—	—	97	276.657	» 8.299 71	106	78.557	» 1.571 14	9	38.316	» 574 74	212	393.530	» 10.445 59
Dic'bre.	—	—	—	—	—	—	108	299.229	» 8.976 87	122	97.718	» 1.954 36	7	26.855	» 402 82	237	423.802	» 11.334 05
Sumas.	15	35.151	$ 2.724 19	18	26.205	$ 1.506 76	1.213	3.211.482	$ 96.344 46	1.156	859.327	$ 17.186 54	97	326.129	$ 4.891 95	2.498	4.458.294	$ 122.653 90

Montevideo, Enero 8 de 1909.

Ramón N. Muiños.

Q — RELACIÓN del material de iluminación consumido por los faros durante el año 1908.

NOMBRES	Aceite de colza kilos	Kerosene cajones	TUBOS Especiales	TUBOS Belgas	TUBOS Americanos	Mantillas Grandes	Mantillas Chicas	MECHAS Especiales	MECHAS Belgas	MECHAS Americanas	Alcohol Litros
Faro Cabo Polonio	—	101½	—	20	19	—	—	—	10	4.45	
Faro Cabo Santa María..	2.215	—	11	—	—	—	—	33.80	—	—	
Faro José Ignacio........	—	85½	—	19	15	—	—	—	15	19 00	
Faro Isla de Lobos.......	—	178½	—	—	—	34	11	—	—	—	70
Faro Punta del Este.....	1 464	—	8	—	—	—	—	18	—	—	—
Faro de la Isla de Flores.	—	58	—	—	285	—	—	—	—	23.00	—
Pontón Faro Banco Inglés	—	47½	—	—	39	—	—	—	—	28 00	—
Faro de Punta Brava....	—	101	—	9	17	—	—	—	7	9.00	—
Faro Cerro Montevideo..	—	143	—	—	—	14	—	—	—	—	49.50
Pontón Faro de la Panela.	—	51¼	—	—	12	—	—	—	—	88.50	—
Faro de la Colonia... ..	—	57	—	—	16	—	—	—	—	4.90	—
Faro Isla del Farallón ..	—	96	—	6	5	—	—	—	28	2.25	—
Totales.......	3.679	919.¼	19	54	408	48	11	51.80	60	129.10	119.50

Montevideo, Enero 8 de 1909.

Ramón N. Muiños.

R — MATERIAL de iluminación existente en los Faros, el día 31 de Diciembre de 1908.

NOMBRES	Kerosene Cajones	Mantillas	Aceite de Colza Kilos	Tubos	Mechas Metros	Alcohol Litros	Aceite de Máquina
Faro Cabo Polonio	62	—	—	456	197	—	—
Faro Cabo Santa Maria......	—	—	675	152	53	—	—
Faro de José Ignacio........	27	—	—	168	258	—	—
Faro Isla de Lobos...........	81	263	—	180	60	8	8½
Faro Punta del Este.........	—	—	860	68	207	—	—
Faro de la Isla de Flores ...	25½	—	—	173	21	—	—
Pontón Faro del Banco Inglés	11	—	—	252	58	—	—
Faro de Punta Brava........	26	—	—	94	61	—	—
Faro del Cerro de Montevideo	86	53	—	149	80	2	2
Pontón Faro de la Panela....	8	—	—	185	70	—	—
Faro de la Colonia	21	—	—	100	57	—	—
Faro de la Isla del Farallón.	—	—	—	246	98.50	—	—
Totales..................	292½	316	1.535	2.218	1215.50	29	5½

Montevideo, Enero 8 de 1909.

Ramón N. Muiños.

Decreto reglamentario de la ley de faros

Ministerio de Obras Públicas.

DECRETO

Montevideo, Enero 3 de 1908.

El Presidente de la República, reglamentando la ley de fecha 21 de Diciembre próximo pasado,

DECRETA:

Artículo 1.° El impuesto de faros que establece la ley citada, se hará efectivo á contar desde el 1.° de Enero corriente.

Art. 2.° De acuerdo con el artículo 1.° de dicha ley, los buques de cabos afuera que arriben á los puertos de la República, así como también los de cabos adentro, procedentes de la República Argentina, Brasil y Paraguay, pagarán un impuesto de tres centésimos oro por tonelada de registro y por concepto de entrada y salida, si traen ó llevan cargas y pasajeros, y un impuesto de 15 milésimos si sólo desembarcan ó toman pasajeros.

Art. 3.° De conformidad á lo establecido por el artículo 2.° de la misma ley, quedan exonerados del impuesto de faros los buques costeros (cabotaje) que sólo hagan operaciones en los puertos de la República y los de cualquier clase que arriben á ellos al solo objeto de proveerse de carbón, víveres ó municiones de boca, tomar prácticos ó tripulantes, así como para esperar órdenes de sus consignatarios ó armadores y para efectuar reparaciones en el casco, máquinas ó aparejos.

Art. 4.° La exoneración de impuesto de que trata el inciso 2.° del artículo 2.° de la ley citada, se aplicará á los buques de ultramar que hagan del puerto de Montevideo punto terminal y de partida para el puerto de origen ú otros de ultramar que se encuentren en el recorrido entre el punto terminal (Montevideo) y el de origen.

Las Empresas de navegación harán constar en la Oficina respectiva que se acogen á dicho beneficio, especificando el número, nombre, tonelaje y demás datos de los buques que hagan punto terminal de su navegación al puerto de Montevideo y en los

casos de que dicha declaración no haya sido efectuada anticipadamente se tendrá en cuenta para resolver si procede la exoneración de impuesto, los documentos que traiga el buque y si ellos justifican acabadamente que ese buque se halla comprendido en la exoneración acordada por la ley, se procederá de conformidad por la Oficina del ramo.

Art. 5.° La percepción del Impuesto de Faros se hará en el puerto de Montevideo por la Dirección de Faros y en los puertos del litoral por las respectivas Capitanías de Puertos, con arreglo á las instrucciones que les trasmitirá aquella Dirección.

Art. 6.° Los capitanes de puertos remitirán semanalmente á la Dirección de Faros el importe íntegro del impuesto que hayan percibido y la expresada Dirección, á su vez, vertirá también semanalmente, en el Banco de la República, el importe total de lo recaudado, comunicando al Ministerio de Obras Públicas, en cada caso, los depósitos que efectúe.

Art. 7.° La Oficina Hidrográfica por intermedio de la de Faros, controlará debidamente la percepción del impuesto en los puertos del litoral.

Art. 8.° La Oficina de Faros llevará la contabilidad del impuesto con arreglo á lo establecido por el decreto de fecha 13 de Junio de 1890.

Art. 9.° Comuníquese, insértese en el R. N. y publíquese.

WILLIMAN.
JUAN P. LAMOLLE.

Modificando el decreto reglamentario de la ley de faros

Ministerio de Obras Públicas.

DECRETO

Montevideo, Enero 16 de 1908.

El Presidente de la República

DECRETA:

Artículo 1.° Modifícase el artículo 2.° del decreto de fecha 3 del corriente, reglamentario de la ley de faros, en la siguiente forma:

Art. 2.º De acuerdo con el artículo 1.º de dicha ley, los buques de ultramar (cabos afuera) que arriben á los puertos de la República pagarán un impuesto de tres centésimos oro por tonelada de registro y por concepto de entrada y salida si traen ó llevan cargas y pasajeros y un impuesto de quince milésimos si sólo desembarcan ó toman pasajeros.

Los buques de cabos adentro procedentes de puertos extranjeros pagarán el impuesto vigente en la fecha de la citada reglamentación, es decir, dos centésimos por tonelada de registro para los que operen en el puerto de Montevideo ó en los puertos del Este y un centésimo para los que operen en los demás puertos del litoral de la República.

Art. 2.º Diríjase á la Honorable Asamblea General el mensaje acordado.

WILLIMAN.
JUAN P. LAMOLLE.

Recepción del faro de José Ignacio

Dirección General de Faros.

Montevideo, Enero 18 de 1908.

Excmo. señor Ministro de Obras Públicas, Ingeniero don Juan P. Lamolle.

Nos es grato manifestar á V. E., que en cumplimiento de la resolución superior de fecha 21 de Diciembre último, nos trasladamos al paraje denominado José Ignacio y á la isla de Flores, con el objeto de tomar posesión de los faros allí exitentes en la representación con que fuímos honrados.

Las actas que se acompañan, ilustrarán á V. E. del resultado de nuestra misión. Asimismo, nos es satisfactorio comunicar á V. E., que con motivo del viaje efectuado, tuvimos oportunidad de hacer una visita de inspección á los faros del cabo de Santa María, Isla de Lobos, Punta del Este y pontón del Banco Inglés, habiéndolos encontrado en perfecto estado de conservación y funcionamiento.

Saluda á V. E. á quien Dios guarde muchos años.

V. Benavides. — Ramón N. Muiños.

Dirección General de Faros.

En José Ignacio, Departamento de Maldonado, á los 5 días del mes de Enero de 1908, presentes los señores Juan J. Costa en representación de la Empresa concesionaria de Faros Costa y Compañía, y los señores don Víctor Benavides y don Ramón N. Muiños, Directores de la Oficina Hidrográfica y de Faros respectivamente, representando al Superior Gobierno, en virtud de lo establecido en el decreto de fecha 21 de Diciembre de 1907, y dijo el primero:

Que haciendo uso de las facultades que le han sido conferidas por la citada Empresa de Costa y C.ª, y en su nombre y representación, hace entrega en este acto á los representantes del Poder Ejecutivo señores Benavides y Muiños, del citado faro existente en este paraje, sus accesorios, instalaciones y demás pertenencias que con él se relacionan: Que en la representación invocada y en razón de haber caducado con fecha 31 de Diciembre último, el contrato de concesión otorgado á la nombrada Empresa, renuncia en favor del Estado á todo derecho ó acción que puedan tener sus representados con relación al faro mencionado y sus accesorios.

De la inspección minuciosa practicada en el edificio (torre y anexos) como en el aparato de iluminación, se constató que están en perfecto estado de conservación y funcionamiento. Se observó que el alumbrado se hace con lámparas de kerosene en sustitución de los quemadores de gazolina que se mencionan en el contrato de concesión, y esto en mérito de la resolución Superior de fecha 24 de Enero de 1880, que autorizó dicha sustitución.

Además de la torre, el edificio anexo se compone de cuatro piezas de material, con pisos de madera, cocina, aljibe, y separadamente una pieza de material para depósito, todo lo que por las razones expuestas ha pasado de hecho, á ser propiedad del Estado desde el día 1.º del mes en curso.

Las existencias pertenecientes á la Empresa, que pasan á propiedad del Estado como complemento al edificio de que se trata, son las que se detallan á continuación: 16 lámparas americanas, 8 lámparas belgas, 35 mechas belgas, 253 mechas americanas, 4 reflectores para lámparas nuevos, 8 ídem en servicio, 4 ídem averiados, 2 escaleras portátiles, 1 serrucho.

1 martillo, 1 cortafierro, 1 guindola y sus correspondientes cabos, 1 punta de pararayo, 5 aisladores y 6 cajones de kerosene.

Los señores Benavides y Muiños, en cumplimiento del mandato á que se ha hecho mención, atento lo que queda relacionado se dan por recibidos en nombre y representación del Superior Gobierno de todo cuanto se deja mencionado, haciendo constar la deficiencia que se nota en el servicio por la imposibilidad material de hacerlo completo con el reducido personal con que cuenta el faro, á pesar de su magnitud é importancia.

Asimismo se hace constar que el señor Costa declara que no otorga título de propiedad con relación al terreno que ocupa el faro y sus anexos, en razón de que todo ello se encuentra en terrenos de propiedad fiscal, con más de treinta años de posesión pacífica sin que hasta la fecha nadie haya hecho gestión que la altere.

Y no siendo para más, se firman tres de un tenor, fecha ut supra.

Juan J. Costa. — *V. Benavides.* — *Ramón N. Muiños.*

Dirección General de Faros. — Montevideo.

En la isla de Flores, á los siete días de Enero de mil novecientos ocho, reunidos los señores Juan J. Costa y C.ª y los señores don Víctor Benavides y don Ramón N. Muiños, Directores de la Oficina Hidrográfica y de Faros respectivamente, en nombre y representación del Superior Gobierno, según así lo dispone en la resolución de fecha 21 de Diciembre de 1907, dijo el primero:

Que la Empresa que representa contrajo con el Poder Ejecutivo la obligación de iluminar y sostener á su costa el faro existente en este paraje, y la de mantenerlo en buen estado de conservación y perfecto funcionamiento hasta el día 31 de Diciembre de 1907, fecha en que caducaban las concesiones de que era objeto la mencionada Empresa.

Que cumplida esa condición y sin perjuicio de considerar de hecho la entrega desde el día primero del mes corriente, hace en este acto la devolución del edificio (torre y anexos) en la

persona de los representantes del Poder Ejecutivo, señores Benavides y Muiños, por cuyas circunstancias quedan sus representados desligados de las obligaciones á que estaban sometidos.

Del examen practicado por los señores Benavides y Muiños en las instalaciones de que se trata, se constató que se encontraban en buenas condiciones de conservación y funcionamiento, notándose que la cúpula del aparato de iluminación necesita ser pintada y la torre blanqueada interior y exteriormente.

Puesta de manifiesto esta circunstancia, dijo el señor Costa que al hacerse entrega de los faros de Polonio, Punta Brava, Panela, José Ignacio y el de que se trata, la Empresa que representa renunció voluntariamente en favor del Estado, á todos los materiales de repuesto, útiles de servicio y materiales de iluminación existentes en el acto de ser entregados, sin exigir su pago, y que en consecuencia el Poder Ejecutivo debe relevarlos de las obligaciones de que trata, en compensación á las donaciones que se dejan reseñadas, sin que por ello desconozca que si el Superior exige el cumplimiento de esa condición la llevará á cabo oportunamente.

Las existencias que entrega la Empresa son las que á continuación se detallan: dos cristales de repuesto y un depósito de fierro para el kerosene.

Atento lo manifestado y hecha por parte de los representantes del Poder Ejecutivo la salvedad que se deja apuntada, así como el escaso personal con que cuenta el faro (dos hombres) que puede ser causa de serios trastornos por tratarse de un aparato muy antiguo que debe producir luz giratoria y que en consecuencia requiere mucha dedicación y cuidado; se dan por recibidos del faro y sus anexos.

Y no siendo para más, firman tres de un mismo tenor; fecha ut supra.

Juan J. Costa. — V. Benavides. — Ramón N. Muiños.

Ministerio de Obras Públicas.

Montevideo, Enero 30 de 1908.

Visto lo actuado por la Oficina Hidrográfica para la recepción de los faros de José Ignacio é Isla de Flores, de acuerdo con la resolución de fecha 21 de Diciembre próximo pasado,

SE RESUELVE:

Aprobar la recepción de los referidos faros, hecha por la citada Oficina.

Pase á la Contaduría General para la toma de razón correspondiente.

Cumplido, vuelva á la Oficina Hidrográfica, la que extraerá copia de estos antecedentes para el archivo de la Oficina de Faros.

Fecho, devuélvase al Ministerio.

WILLIMAN.
JUAN P. LAMOLLE.

Presupuesto del faro de José Ignacio

Ministerio de Obras Públicas.

Montevideo, Enero 30 de 1908.

Habiéndose procedido por parte del Estado á la recepción del faro de José Ignacio; siendo necesario proveerlo del personal correspondiente y de los recursos indispensables para su funcionamiento, y tomado en consideración el proyecto de presupuesto elevado por la Oficina Hidrográfica para el servicio de dicho faro,

SE RESUELVE:

1.º Aprobar, á contar desde el 1.º del corriente, la siguiente planilla de presupuesto del personal y gastos del faro de José Ignacio:

Un encargado (anual)	$	925 56
Un segunda encargado, ídem	"	661 08
Un peón farolero, ídem	"	376 08
	$	1.962 72
Impuesto de 5 por ciento á los sueldos mayores de $ 360 anuales	$	79 33
	$	1.883 39
Gastos de iluminación y conservación	$	600 00
Total	$	2.483 39

Importa esta planilla la suma de dos mil cuatrocientos ochenta y tres pesos con treinta y nueve centésimos.

2.° Inclúyase esa planilla en el Presupuesto General de Gastos que debe ser sometido á la consideración del Cuerpo Legislativo.

3.° Mientras no se sancione el presupuesto respectivo, se pagará la referida planilla en los empleos que se llenan y en los gastos que se autorizan, con cargo á la renta de faros.

4.° Para llenar los cargos que se establecen por la planilla aprobada, nómbrase, con calidad de interinos, á las siguientes personas:

Para encargado del faro, á don Juan Soriano.

Para segundo encargado, á don Tomás Soriano.

Y para peón farolero, á don Justo Martín Soriano.

5.° Comuníquese á quienes corresponda y publíquese.

WILLIMAN.
JUAN P. LAMOLLE.

Presupuesto del faro de la isla de Flores

Ministerio de Obras Públicas.

Montevideo, Enero 30 de 1908.

Habiendo terminado la obligación contraída por la Empresa Costa y C.ª para la iluminación y conservación del faro de la Isla de Flores, y siendo necesario proveerlo de ese servicio y del personal correspondiente para su funcionamiento,

SE RESUELVE:

1.° Apruébase, á contar desde el 1.° del corriente mes, la siguiente planilla del presupuesto del personal y gastos para el faro de la Isla de Flores, formulado por la Oficina Hidrográfica:

Un encargado (anual)	$	925 56
Dos peones á $ 376.08 cada uno	"	725 16
	$	1.650 72
Impuesto de 5 por ciento á los sueldos mayores de $ 360 anuales	$	46 27
	$	1.604 45
Gastos de iluminación y conservación	$	600 00
Total	$	2.204 45

Importa esta planilla la suma de dos mil doscientos cuatro pesos con cuarenta y cinco centésimos.

2.° Inclúyase esta planilla en el Presupuesto General de Gastos que debe ser sometido en oportunidad á consideración del Cuerpo Legislativo.

3.° Mientras no se sancione dicho presupuesto, la referida planilla se pagará, en los empleos que se llenan y en los gastos que se autorizan, con cargo á la renta de faros.

4.° Nómbranse, con calidad de interinos, para llenar los cargos que se establecen en la planilla aprobada, á don Eduardo Doldán y Rodríguez para encargado del faro, y á don Isidro Doldán y á don Mario Zipitría para peones del mismo.

5.° Comuníquese á quienes corresponda y publíquese.

WILLIMAN.
JUAN P. LAMOLLE.

Modificación del decreto reglamentario de la ley de faros

Dirección General de Faros.

Montevideo, Enero 30 de 1908.

Señor Director de la Oficina Hidrográfica, Ingeniero don Víctor Benavides.

Cumplo con el deber de significar á usted, que la gran mayoría de los señores capitanes de puerto del litoral, que ejercen las funciones de recaudadores del impuesto de faros, elevan constantemente notas á esta Oficina solicitando la intervención necesaria para conseguir del Poder Ejecutivo se les exima de la obligación de rendir cuentas de la recaudación semanalmente, como determina el artículo 6.° del decreto fecha 3 del corriente.

Los fundamentos en que se basan están, á juicio de esta Oficina, encuadrados en lo razonable, pues manifiestan que para dar cumplimiento á esa disposición tienen necesidad de distraer el escaso personal de que disponen en la confección de las relaciones circunstanciadas que remiten, notas, giros, etc., con perjuicio de otros servicios.

Además, debe observarse que la remisión en fracciones exige mucho mayor tarea y una erogación más crecida por derechos de giros, todo lo que podría evitarse si el Poder Ejecutivo determinase que las remisiones de fondos se efectúen mensualmente, como se hacía antes de dictarse la resolución mencionada.

Considerando fundados los motivos que se alegan, los pongo en conocimiento de usted á sus efectos.

Salúdalo muy atentamente.

Ramón N. Muiños.

Oficina Hidrográfica.

Montevideo, Febrero 4 de 1908.

Encontrando esta Dirección muy atendibles las razones aducidas por la Oficina de Faros, elévese al Ministerio de Obras Públicas, solicitando se digne modificar en la forma pedida el artículo 6.º del decreto fecha 3 de Enero próximo pasado, referente á la remisión del producido del impuesto de faros en el litoral.

Víctor Benavides.

Ministerio de Obras Públicas.

Montevideo, Febrero 5 de 1908.

Informe la Contaduría General.

LAMOLLE.

Contaduría General del Estado. — Sección de examen y censura de cuentas.

Excmo. señor:

Estando la recaudación del impuesto de Faros á cargo de funcionarios públicos como los capitanes de puertos, la Contaduría es de parecer que V. E. podría deferir á lo solicitado por la Dirección General de Faros y la Oficina Hidrográfica, y ya que

por otra parte, el monto de esa recaudación en los puertos del litoral no es mensualmente de mayor importancia.

V. E., no obstante, resolverá.

Montevideo, Febrero 10 de 1908.

M. García Corbo.

V.° B.° — *Arredondo.*

Ministerio de Obras Públicas.

Montevideo, Febrero 20 de 1908.

Vista la nota de la Oficina de Faros en que da cuenta de las dificultades que ofrece en la práctica el cumplimiento del artículo 6.° del reglamento de la Ley de Faros, en la parte que dispone que los capitanes de puerto, que ejercen funciones de recaudadores de dichos impuestos, remitan semanalmente el importe de los fondos que recauden, dificultades que se salvarían siempre que la remisión de los fondos percibidos se haga mensualmente;

Considerando: que no hay inconveniente en acceder á lo solicitado, tanto porque la recaudación del impuesto de faros se halla á cargo de funcionarios públicos como son los Capitanes de Puerto, cuanto porque el monto de esa recaudación en el litoral es mensualmente de escasa importancia;

Y atento á lo informado por la Contaduría General del Estado,

SE RESUELVE:

Modifícase el artículo 6.° del referido decreto reglamentario de fecha 3 de Enero próximo pasado, en cuanto dispone que los capitanes de puerto remitan semanalmente el importe del impuesto de faros que recauden.

A contar del 1.° de Marzo próximo la remisión de dichos fondos se hará por los referidos funcionarios, mensualmente.

Comuníquese á quienes corresponde, dese al L. C. y publíquese.

WILLIMAN.
JUAN P. LAMOLLE.

Forma en que deben depositarse los fondos recaudados por impuestos de faros

---

Ministerio de Obras Públicas.

DECRETO

Montevideo Abril 30 de 1908.

Vista la nota de la Contaduría General del Estado respecto á la forma en que debe ser depositado en el Banco de la República el importe total de lo recaudado por impuesto de faros.

Considerando: que la ley de 21 de Diciembre de 1907, ha quitado á dicho impuesto la afectación especial que tenía hasta esa fecha y que por lo tanto su importe íntegro ha pasado á formar parte de las rentas generales de la Nación.

Y atento lo dictaminado por el señor Fiscal de Gobierno de segundo turno,

SE RESUELVE:

Artículo 1.° El depósito del producido total del impuesto de faros que determina el artículo 6.° del decreto reglamentario de la ley de 21 de Diciembre de 1907, se hará por la Dirección General de Faros en la cuenta corriente del Gobierno con el Banco de la República.

Art. 2.° En su consecuencia, las sumas que actualmente tiene depositadas dicha Dirección en el Banco de la República, en su cuenta particular, por el concepto indicado, deberán ser vertidas en la expresada cuenta corriente del Superior Gobierno.

Art. 3.° El presupuesto mensual del servicio de faros se abonará por la Tesorería General al efectuarse el pago de las demás planillas de la Administración Pública.

Art. 4.° Comuníquese y publíquese.

WILLIMAN.
JUAN P. LAMOLLE.

Decreto determinando la forma de distribución de los fondos asignados por la ley de 21 de Diciembre de 1907

Ministerio de Obras Públicas.

DECRETO

Montevideo, Junio 10 de 1908.

Considerando: que el servicio de alumbrado de nuestras dilatadas costas reviste una importancia extraordinaria teniendo en cuenta la situación del territorio marítimo de la República, en la desembocadura del Río de la Plata, con canales de accesos interrumpidos por escollos que es necesario señalar á la navegación;

Considerando: que es deber primordial del Gobierno atender á las necesidades más imperiosas de ese servicio, propendiendo á la construcción de nuevos faros y á la modernización de los existentes como medio de facilitar la navegación y ofrecerle las mayores seguridades;

Considerando: que la construcción de un faro de primera clase en el Banco Inglés se impone por razones de humanidad y por exigencias de la civilización, á fin de poder señalar al navegante en todo momento, los riesgos peligrosos de sus cercanías y evitar las dolorosas pérdidas de vidas y de riquezas que se producen allí frecuentemente, hechos que redundan en perjuicio de nuestro comercio marítimo;

Considerando: que las señales luminosas de algunos faros existentes, están constituídas por aparatos deficientes y á cuya transformación debe procederse con la mayor rapidez posible;

Considerando: que la ley de fecha 21 de Diciembre último autorizó al Poder Ejecutivo para invertir hasta la suma de doscientos mil pesos, del superávit del ejercicio 1906-1907, en la reforma de los faros existentes, construcción de otros y adquisición de un vapor;

El Presidente de la República

DECRETA:

Artículo 1.° La expresada suma de doscientos mil pesos se distribuirá, de acuerdo con las prescripciones de la ley citada, en la siguiente forma:

A) $ 40.000, cuarenta mil pesos para la adquisición de un vapor cuya licitación ha sido ya efectuada por el Ministerio de Obras Públicas.
B) $ 60.000, sesenta mil pesos para la transformación de los faros existentes, debiendo darse la preferencia á aquellos que por su ubicación especial, su importancia y condiciones lo reclamen con más urgencia.
C) $ 100.000, cien mil pesos para la construcción de un faro de primer orden en el Banco Inglés.

Art. 2.° Siendo el costo de este faro, según cálculos aproximados de ($ 180.000) ciento ochenta mil pesos, diríjase á la Honorable Asamblea General el mensaje acordado, requiriendo la autorización para disponer del producido de la renta de faros, hasta la cantidad necesaria para completar el costo de aquella construcción.

Art. 3.° La Oficina Hidrográfica procederá á efectuar los estudios relativos á la ubicación de dicho faro.

Art. 4.° La construcción del mismo se hará por licitación pública, debiendo ponerse á disposición de los interesados los estudios del paraje elegido para su ubicación.

Art. 5.° La misma Oficina Hidrográfica propondrá al Ministerio de Obras Públicas el programa de transformación de los aparatos luminosos de los faros existentes, siguiendo las indicaciones establecidas en el inciso B del artículo 1.°.

Art. 6.° Comuníquese, insértese en el L. C. y publíquese.

WILLIMAN.
JUAN P. LAMOLLE.

Mensaje y proyecto de ley del Poder Ejecutivo, sobre recursos para la construcción de un faro en el Banco Inglés

---

Poder Ejecutivo.

Montevideo, Junio 11 de 1908.

Honorable Asamblea General:

El Poder Ejecutivo, con fecha de ayer, ha expedido el decreto que en copia se acompaña, determinando la forma de distribución de los $ 200.000 que la ley de fecha 21 de Diciembre próximo

pasado asignó para construcción de nuevos faros, reforma de los existentes y adquisición de un vapor.

Como se informará Vuestra Honorabilidad por el citado decreto, el Poder Ejecutivo ha resuelto destinar la suma de 100.000 pesos de aquellos fondos á la construcción de un faro de primer orden en el Banco Inglés.

Estimándose el costo de ese faro, según cálculos aproximados, en la suma de $ 180.000, el Poder Ejecutivo se dirige á Vuestra Honorabilidad solicitándole la autorización correspondiente para disponer del producido de la renta de faros, hasta la suma necesaria para el complemento del costo total de dicha construcción, á cuyo efecto acompaña el proyecto de ley respectivo.

Nuestra posición geográfica á la entrada del Río de la Plata, nos coloca fatalmente, por razones de humanidad y exigencias de la civilización, en el deber ineludible de alumbrar y señalar los puntos peligrosos del estuario, entre los que surge, como uno de los más temibles, el del Banco Inglés, indicado hoy por un pontón que no llena las necesidades que requiere el delicado servicio que debe prestar á la navegación.

Ese pontón debe ser sustituído por un faro con luz á destellos rápidos de gran intensidad y dotado de eficaces señales de niebla, complemento indispensable de las señales luminosas, á fin de que pueda indicar en todo tiempo al navegante, los riesgos peligrosos de su vecindad.

La necesidad de construir el faro del Banco Inglés es de una evidencia indiscutible, reconocida por todos, y reclamada por los valiosos intereses de la navegación ante el peligro que ofrece ese escollo.

A evitar ese peligro tiende el propósito del Poder Ejecutivo, convirtiendo en una realidad tangible lo que ha sido una aspiración constante desde tiempo atrás, convencido, además, de que su iniciativa será recibida con unánime aplauso por todos los pueblos civilizados y muy especialmente por aquellos con quienes el nuestro mantiene el intercambio comercial marítimo.

Por otra parte, la construcción del faro de que se trata es un paso importante hacia el complemento de nuestra red principal de señales marítimas y nos aproxima mucho á su anhelada consecución.

En efecto, alumbrada ya la entrada del Río de la Plata por el faro de Lobos, modernizado el del Cerro, dispuesta por el

mismo decreto que se adjunta la transformación de otros faros de nuestras costas que forman parte de dicha red principal, ésta quedará casi complementada con la construcción del faro del Banco Inglés, faltando sólo, para obtener esa complementación, la instalación de un faro en la Coronilla.

Esa red marcará el rumbo cierto, despejado de obstáculos, que debe seguir la navegación de ultramar hasta Montevideo.

La obra, pues, que se propone llevar á la práctica el Poder Ejecutivo, además del interés humanitario y civilizador que entraña, tiene la ventaja de que contribuirá forzosamente á ampliar el desenvolvimiento de nuestro comercio marítimo, desde que la navegación por todo el gran estuario pueda efectuarse en forma rápida y segura, merced á un completo y moderno sistema de señales que revelen en todo momento los peligros de sus escollos.

Es muy posible que mientras se invierta en la construcción del faro los cien mil pesos que se han destinado, pueda el Poder Ejecutivo acumular el excedente de su costo, que se requiere de Vuestra Honorabilidad, pero para el caso de que cualquiera incidencia imprevista hiciera imposible esa aspiración, el Poder Ejecutivo se propone obtener del Banco de la República un anticipo de fondos, en las mejores condiciones posibles y con garantía de la renta de faros, para que en ningún caso sufran interrupción las obras por falta de recursos.

A ese fin tiende el artículo 2.º del proyecto que se acompaña.

Más adelante el Poder Ejeutivo gestionará de Vuestra Honorabilidad la provisión de los recursos necesarios para el complemento de la red principal así como para mejorar la red secundaria de las señales marítimas, todo dentro del plan general previsto por el Poder Ejecutivo que fué sometido á Vuestra Honorabilidad con el mensaje de fecha 18 de Enero de 1907.

El Poder Ejecutivo confía en que penetrada Vuestra Honorabilidad de los fundamentos que motivan el proyecto adjunto, se servirá dedicarle su ilustrada atención y prestarle su sanción.

Saluda á Vuestra Honorabilidad con su consideración más distinguida.

CLAUDIO WILLIMAN.
JUAN P. LAMOLLE.

———

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de Representantes de la República Oriental del Uruguay, reunidos en Asamblea General, etc., etc.

DECRETAN:

Artículo 1.° Autorízase al Poder Ejecutivo para disponer del remanente líquido de la renta de faros hasta la cantidad necesaria para complementar el costo de construcción de un faro en el Banco Inglés.

Art. 2.° En caso necesario el Poder Ejecutivo podrá solicitar del Banco de la República un anticipo de fondos con la garantía de dicha renta.

Art. 3.° Comuníquese.

JUAN P. LAMOLLE.

Ley sobre construcción de un faro en el Banco Inglés y establecimiento de señales sonoras en diversos faros

Poder Legislativo.

El Senado y Cámara de Representantes de la República Oriental del Uruguay reunidos en Asamblea General,

DECRETAN:

Artículo 1.° Autorízase al Poder Ejecutivo para disponer del remanente líquido de la renta de faros, hasta la cantidad necesaria para complementar el costo de construcción de un faro en el Banco Inglés, de la instalación á la brevedad posible de señales sonoras marítimas en los faros de Polonio, Santa María, Isla de Lobos, Punta del Este, y del establecimiento de un sistema de telegrafía sin hilos que sirva al litoral desde el Chuy hasta Montevideo.

Art. 2.° En caso necesario el Poder Ejecutivo podrá solicitar del Banco de la República un anticipo de fondos con la garantía de dicha renta.

Art. 3.° Comuníquese, etc.

Sala de sesiones de la Honorable Cámara de Senadores, en Montevideo, á 6 de Julio de 1908.

Feliciano Viera,
Presidente.

M. Magariños Solsona,
Primer Secretario.

Ministerio de Obras Públicas.

Montevideo, Julio 6 de 1908.

Cúmplase, acúsese recibo, comuníquese, insértese en el R. N. del Ministerio de Obras Públicas, y con la copia respectiva remítase al Ministerio del Interior á sus efectos.

WILLIMAN.
JUAN P. LAMOLLE.

Se autoriza la adquisición de boyas

Oficina Hidrográfica.

Montevideo, Junio 20 de 1908.

Excmo. señor Ministro de Obras Públicas, Ingeniero don Juan P. Lamolle.

En breve, esta Oficina tendrá el honor de dirigirse á V. E. insistiendo en la necesidad urgente y proponiendo la forma á su juicio más conveniente para iniciar los trabajos que comprende el plan general de mejoramiento de las señales marítimas de la República, que formulado por esta Oficina y aprobado por el Poder Ejecutivo, fué elevado á la Honorable Asamblea.

Eso no obstante, Excmo. señor, es necesario proveer sin más demoras al valizamiento que la seguridad de la navegación reclama para algunos puntos peligrosos del litoral y de grande frecuentación.

Sin duda alguna, el valizamiento de los grandes canales de navegación y puertos principales, se hará como se contempla en aquel plan general citado, empleando boyas ó valizas luminosas del sistema más moderno, que permiten frecuentarlos con seguridad tanto de día como de noche; pero los canales *secundarios* y puertos de escaso movimiento, estarán bien servidos con un valizamiento de boyas comunes que por sus dimensiones y forma aseguren la frecuentación de ellos durante el día. Además, conviene que hasta tanto no sea posible disponer de las boyas luminosas indicadas, se valicen con aquellas otras, algunos escollos situados en los grandes canales de navegación y puertos de relativa importancia, éstos últimos, no sólo por el movimiento comercial, el cual puede ser reducido, sino por su preferente utilización para refugio y de tránsito, como acontece con el puerto de la Colonia.

Concretando, tenemos como canal secundario de importancia, por el gran número de barcos que lo utilizan, el de Santo Domingo, que se une por el canalizo recientemente descubierto y valizado provisoriamente sobre el banco de las Dos Hermanas, con la rada del Carmelo.

En el segundo caso, indicado más arriba, se encuentran los escollos y bancos de la Canal del Norte y de la canal de acceso y rada de Colonia.

Para valizar esos parajes se requieren quince boyas; además, es necesario tener, por lo menos, cuatro de repuesto para atender los reemplazos en momentos de reparaciones, y poder valizar algún obstáculo imprevisto; total, 19 boyas.

Esta Oficina ha estudiado un tipo de boya de segundo orden de hierro dulce y conforme con el dibujo adjunto, el que, presentando la visibilidad necesaria, es económico á la vez.

El señor J. Gaggioni ha presentado la oferta adjunta para la ejecución de ese material, oferta muy baja, que en realidad sólo puede explicársela esta Oficina, por el hecho de disponer ese señor de una remachadora mecánica que le permite obtener una fuerte disminución en la mano de obra.

Por lo expuesto y siendo urgente disponer de esas señales marítimas para atender desde ya con algún éxito y regularidad el servicio de valizamiento encomendado á esta Oficina, ruego á V. E. se digne autorizarla para contratar con el señor Gaggioni la construcción de diez y nueve boyas del tipo indicado en

el dibujo adjunto, así como para adquirir en plaza las cadenas y cuerpos muertos que se requieren para fondear esas boyas.

Saludo á V. E. muy atentamente.

Víctor Benavides.

Ministerio de Obras Públicas.

Montevideo, Julio 2 de 1908.

En mérito de lo manifestado en la precedente nota, autorízase á la Oficina Hidrográfica para contratar con el señor Juan Gaggioni la provisión de diez y nueve boyas del tipo á que se refiere el diseño adjunto por el precio de ciento veinte y cinco pesos cada una, y que serán destinadas al valizamiento indicado por dicha Oficina.

Autorízasele asimismo para adquirir en plaza las cadenas y cuerpos muertos que se requieren para fondear esas boyas.

El costo de esos materiales se imputará á la partida de doscientos mil pesos del superávit del ejercicio 1906-1907 y afectados por la ley de 21 de Diciembre próximo pasado, para señales luminosas.

Comuníquese.

WILLIMAN.
JUAN P. LAMOLLE.

Provisión de "cuerpos muertos" para fondear las boyas

Oficina Hidrográfica.

Montevideo, Noviembre 27 de 1908.

Excmo. señor Ministro de Obras Públicas, Ingeniero don Juan P. Lamolle.

De acuerdo con la resolución Superior de fecha 2 de Julio de 1908, esta Oficina está autorizada para adquirir los "cuerpos muertos" que se requieren para fondear las boyas construídas, en mérito de esa misma resolución. Ahora bien, Excmo. señor,

existiendo en la isla Libertad algunas piedras, anclas y anclotes provenientes de las extracciones hechas por las dragas en el puerto de esta capital que sirven para aquel objeto, y á fin de evitar desembolsos por ese concepto, solicito de V. E. se digne autorizar á esta Oficina para disponer de esos materiales en la cantidad necesaria.

En tal sentido, ruego á V. E. quiera ordenar á la Inspección General del Resguardo que imparta las instrucciones del caso al empleado de su dependencia en la isla Libertad.

Saluda á V. E. muy atentamente.

Víctor Benavides.

Ministerio de Obras Públicas.

Montevideo, Diciembre 3 de 1908.

Vistos: Resultando que, por resolución de fecha 2 de Julio del corriente año, se autorizó á la Oficina Hidrográfica para adquirir en plaza las cadenas y cuerpos muertos necesarios para fondear las boyas construídas con destino al valizamiento de algunas canales secundarias;

Que la referida Oficina en la precedente nota solicita autorización para disponer de algunas piedras, anclas y anclotes que se hallan depositados en la isla Libertad provenientes de las extracciones hechas por las dragas en el puerto de esta capital, que pertenecen á la Administración y que pueden utilizarse con aquel objeto,

SE RESUELVE:

Autorizar á la Oficina Hidrográfica para disponer, en la cantidad necesaria, de las anclas, anclotes y piedras depositadas en la isla Libertad para el referido objeto.

Expídanse las órdenes del caso para la entrega de dichos materiales, comuníquese y publíquese.

WILLIMAN.
JUAN P. LAMOLLE.

Reclamo de la Empresa Mihanovich sobre el pago del impuesto de faros á los vapores que van directamente del Salto á Buenos Aires.

Excmo. señor Ministro de Obras Públicas, Ingeniero don Juan P. Lamolle.

Christophersen Hnos., en representación de la Empresa de Navegación á Vapor Nicolás Mihanovich, ante V. E., respetuosamente nos presentamos y exponemos: Que el capitán del puerto del Salto ha comunicado al agente de la Empresa en aquella ciudad que, á partir del 21 del corriente, los vapores despachados de aquel puerto para los argentinos pagarán $ 0.01 por tonelada por derechos de faros. El capitán del puerto del Salto se funda en el decreto de V. E. fecha 13 del corriente, cuyo artículo 4.º dice: " Todo buque que de puerto del litoral uruguayo haga la " carrera á puerto argentino, viendo en su ruta el faro del Fa- " rallón, pagará un centésimo por tonelada de registro ":

Fundándonos en ese mismo artículo, consideramos que es improcedente el cobro que cita el señor capitán del puerto del Salto, desde que los vapores procedentes del Salto y que van á Buenos Aires, sin venir de Montevideo, no ven en su ruta el faro del Farallón, ni lo necesitan.

Por lo expuesto suplicamos á V. E. quiera disponer que se desista del cobro indicado, y será justicia.

Dios guarde á V. E. muchos años.

Por Christophersen Hnos.: *Vallebona.*

Nos permitimos agregar, que mientras dicho faro era propiedad de la Empresa particular, no se cobraba impuesto á los buques que hacían el itinerario indicado, lo que viene á demostrar que no procedía el pago que ahora preténdenos cobrar el señor capitán del puerto del Salto.

Por Christophersen Hnos.: *Vallebona.*

Dirección General de Faros.

Señor Director:

Al evacuar el informe de que es objeto la solicitud que antecede debo manifestar que:

Acceder á la pretensión de la Empresa reclamante importaría desconocer el texto de la ley y sentar un precedente que dará lugar á que toda la navegación del litoral, á pretexto de que no vé el faro ó no lo necesita, eluda el pago del impuesto, lo que traerá á la Oficina como consecuencia inevitable un semillero interminable de cuestiones.

La afirmación de que no ven el faro no es exacta y la original indicación de que la Compañía no necesita su luz no debe tenerse en cuenta, en razón de que el Estado no puede entrar á investigar cuáles son las necesidades de esa ú otras Empresas.

La manifestación de que los señores Costa y C.ª no cobraban impuesto no puede ser materia de duda ni de discusión, desde que el Poder Ejecutivo no tiene por qué entrar á averiguar las causales que tuvieron en cuenta aquellos señores para proceder así.

El suscripto entiende que hay una ley de la Nación que se debe acatar, é interpretándola ha comunicado á todas las Oficinas receptoras que deben ceñirse á su texto y darle estricto cumplimiento.

Es cuanto tengo que informar al respecto.

Montevideo, Octubre 2 de 1907.

Ramón N. Muiños.

Ministerio de Obras Públicas.

Montevideo, Octubre 3 de 1907.

Vista al señor Fiscal de Gobierno de 2.° turno.

LAMOLLE.

Fiscalía de Gobierno de 2.º turno.

Excmo. señor:

Sería muy difícil, casi imposible, determinar la relación exacta y matemática del aprovechamiento de un servicio público con el impuesto creado para su sostenimiento.

Por eso, y por otras causas que sería largo exponer, las leyes tributarias tienen un carácter general y obligatorio, que abarca un gran conjunto de cosas, actos y personas, que de algún modo ha tenido presente el legislador en vista de la imposición de la carga. El impuesto de instrucción pública, por ejemplo, lo pagan indistintamente todos los habitantes de la República, sin ser visto que el contribuyente puede librarse del pago porque no utiliza directamente la escuela pública. Lo mismo cabría decir de los impuestos creados para la seguridad personal y otros servicios primarios de la Administración. Con el mismo criterio hay que apreciar los impuestos creados para la seguridad de los navegantes ó de la navegación. Sería inconducente discutir en cada caso si el buque ha cortado la curva de visibilidad de la luz del faro para determinar de esa suerte si el provecho recibido es tal que lo obligue á pagar el servicio de luces. Ahí está el faro de Farallón, colocado en el derrotero del Plata y del Uruguay. Si los buques del peticionario no lo quieren ver, ó no lo necesitan ver, lo que ya es mucho decir, el Gobierno, el comercio y todos los que estén interesados en el feliz suceso de la navegación, sabrán tener en cuenta esa circunstancia en el caso desgraciado de un siniestro marítimo á los efectos de las responsabilidades consiguientes, y nada más, porque cada cual es dueño de su previsión, sin ser por eso dueño de la de los demás. Pero de un simple arbitrio voluntario como el de que se da cuenta no puede derivarse una excepción de no pago del impuesto, excepción, por otra parte, que no ha creado la ley de la materia, y desde que el impuesto existe en consideración á los hechos que motivaron su establecimiento, es forzosamente ineludible, porque no está en la categoría de uno de esos servicios que presta la Administración á quien voluntariamente los requiere, mediante el pago de una cuota ó de lo que se llaman centésimos adicionales, y de que uno puede servirse, ó no, según sus ne-

cesidades ó sus gustos individuales, que no afectan para nada el interés ó el derecho de terceras personas.

Procede, por consiguiente, que V. E., salvo su mejor opinión, desestime el pedido en vista, mientras exista la legislación vigente sobre impuestos de faros.

Montevideo, Octubre 5 de 1907.

Alfonso Pacheco.

Ministerio de Obras Públicas.

Montevideo, Octubre 19 de 1907.

Para mejor proveer, vista al señor Fiscal de Hacienda.

LAMOLLE.

Excmo. señor:

Del informe de la Oficina de Faros, corriente á fojas 1 vuelta y 2, resulta que la Empresa de Navegación á Vapor del señor Nicolás Mihanovich, funda su pretensión en un hecho inexacto, y en tal virtud V. E. se ha de servir desestimar tal pretensión.

Montevideo, Febrero 29 de 1908.

Juan Gil.

Ministerio de Obras Públicas.

Montevideo, Marzo 12 de 1908.

Vista la solicitud de la Empresa de Navegación á Vapor Nicolás Mihanovich, reclamando del pago del impuesto de faros que se hace efectivo á los vapores de su propiedad que van directamente del Salto á Buenos Aires.

Considerando. Que el peticionario funda su reclamación en el hecho de que dichos vapores no ven en su ruta el Faro de Farallón, por el que se paga impuesto, ni lo necesitan;

Considerando: Que la Oficina de Faros niega la exactitud de la afirmación de la citada Empresa respecto á que el citado faro no sea visible por los vapores que efectúan dicha carrera y que con respecto á la otra afirmación de que no lo necesitan ver,

ese simple arbitrio voluntario no puede importar una excepción al pago del impuesto, excepción que por otra parte no ha creado la ley de la materia.

Considerando: que las leyes tributarias tienen carácter general y obligatorio y es con ese criterio que se aplican tanto el impuesto de Instrucción Pública, que lo pagan indistintamente todos los habitantes de la República, aun cuando no utilicen directamente la escuela pública, como los otros impuestos creados para la seguridad personal y demás servicios primarios de la Administración.

Considerando: que es con ese criterio que debe apreciarse la aplicación de los impuestos creados para la seguridad de los navegantes y de la navegación, y atento el informe de la Oficina de Faros y los dictámenes de los señores Fiscales de Gobierno de 2.º turno y de Hacienda.

El Poder Ejecutivo

RESUELVE:

Desestimar el petitorio de la Empresa de Navegación á Vapor Nicolás Mihanovich, en el sentido de que no se haga efectivo el impuesto de faros de que se reclama.

Comuníquese y publíquese.

WILLIMAN.
JUAN P. LAMOLLE.

Reparaciones en el edificio del faro de Santa María

Ministerio de Obras Públicas.

Montevideo, Octubre 27 de 1908.

Visto el detalle de las reparaciones que es necesario efectuar en la casa contigua al faro del cabo Santa María.

Considerando: que es de urgente necesidad proceder sin más demora á practicar dichas reparaciones, á fin de evitar que la mencionada casa sufra deterioros mayores y los peligros que su mal estado ofrece y atento á lo manifestado por la Oficina Hidrográfica en la nota precedente,

SE RESUELVE:

Autorizar á la Oficina Hidrográfica para efectuar por administración en el edificio contiguo al faro del cabo Santa María, las reparaciones contenidas en el detalle adjunto, con las modificaciones aconsejadas por la Oficina de Faros, pudiendo invertir por ese concepto hasta la suma de $ 1.245.

Dicha erogación se imputará á la suma de sesenta mil pesos, destinada por el artículo 1.° inciso *b* del decreto de fecha 10 de Junio del corriente, para la transformación de los faros existentes, etc.

Comuníquese.

WILLIMAN.
JUAN P. LAMOLLE.



e median entre la desembocadura del
os puntos en que se efectuaron las

371	K.os
601	»
268	»
163	»
497	»

VIII

NAVEGACIÓN INTERIOR

Informe anual

La labor de esta repartición durante el año 1908 se ha desarrollado dentro del ambiente propicio que le ha deparado el interés personal de los señores cargadores y favorecida por el estado del río; estado que en los tres años de iniciación de nuestras tareas, es el que más se ha aproximado á los datos que se obtuvieron de los ribereños cuando la información previa á la creación de la navegación interior, lo que hace esperar que este estado no debe considerarse como excepcionalmente favorable, teniendo en cuenta según la memoria del año anterior, que la falta de observaciones durante varios años no permite un pronóstico cierto sobre las alturas de las aguas en la principal extensión del río Negro.

Navegación. — La navegación ha sido posible durante 212 días del año, repartidos como sigue:

Del 1.º de Enero al 15 de Enero.

Del 30 de Abril al 4 de Noviembre.

Del 30 de Noviembre al 8 de Diciembre.

En estos 212 días se han efectuado 72 viajes contra 49 viajes efectuados durante los 147 días de navegación correspondientes al año 1907, ó sea un viaje cada tres días, quedando así demostrado que se ha conservado la actividad demostrada por nuestro personal durante el año anterior, pues, en un viaje con otro hay necesidad de remover más de treinta toneladas de carga y ocho de combustible.

Debo hacer constar que en estos viajes se ha recorrido el río Negro desde la boca del Yaguarí hasta el Paso de Pereyra, ó sea una extensión mayor de 600 kilómetros, dato elocuente para la importancia del río Negro, si se tiene en cuenta que las Geografías en uso en nuestras escuelas, no le dan á este río como extensión total más de 500 kilómetros; y hay que tener presente que á la extensión recorrida por nuestras embarcaciones, falta aún agregarle unos 150 kilómetros para llegar desde Pereyra á la frontera del Brasil.

Por el río Tacuarembó, se ha navegado durante el mismo período, siempre que las necesidades de los señores cargadores lo han exigido.

Material flotante. — El material flotante de esta repartición, no ha sufrido alteraciones de ninguna especie, encontrándose siempre en buenas condiciones de servicio.

Preocupada esta repartición en disminuir el consumo de combustible gestionó y obtuvo autorización para reformar la alimentación de las calderas en los cuatro vapores restantes, como se había practicado ya en el vapor " Orden ", habiéndose además construído un horno de ladrillo refractario en el interior de cada hornalla, y hoy puede manifestar con satisfacción que el consumo que en el año anterior llegó á 2 kilos 952 por tonelada kilométrica, ha bajado al presente á 1 kilo 946, lo que representa una economía de un 34 por ciento por tonelada kilométrica.

A fin de poder atender á todo el movimiento de cargas ha habido repetidas veces la necesidad de utilizar como transportes los barcos de pasajeros, pues eran insuficientes los de carga. Por otro lado, el solo movimiento de pasajeros, no es bastante para cubrir los gastos que originan los vapores especiales, ni tampoco es relativamente posible conducir pasajeros en los barcos de carga.

A fin de subsanar estos inconvenientes, la Oficina Hidrográfica, á pedido de esta repartición, formuló un proyecto tendiente á modificar los barcos en vapores mixtos, es decir, que tanto unos como otros quedaran habilitados para trasporte de pasajeros y cargas sin perjuicio de unos y otras. La superioridad resolvió autorizar estas reformas que importarán, $ 2.349,57 en un barco de pasajeros y dos de carga que se llevarán á cabo, en lo posible, con el personal de esta Oficina y las erogaciones por concepto de personal y adquisición de materiales se cubrirán

con el saldo existente en esta Oficina por diferencia de entradas y salidas durante el año.

Depósitos flotantes. — La incorporación al servicio de transportes de los dos depósitos flotantes, de 100 toneladas de capacidad cada uno, ha venido á llenar una sentida necesidad, pues el gran movimiento de cargas que se produjo en cierta época no podría haber sido atendido, sin estos depósitos, que también fueron utilizados como chatas á remolque, sobre todo para artículos de volumen y forrajes, siendo á más estos depósitos el factor principal para el transporte en grandes cantidades de maderas de monte y arena para construcción.

Línea telefónica. — A principios del corriente año se terminó la construcción de la línea telefónica al servicio de esta repartición. Actualmente se cuenta pues con dos secciones de línea. La del Este que se extiende desde la Oficina Central, — Paso de los Toros, — hasta el Paso de Pereyra. La del Oeste que une la Oficina Central con la ciudad de Mercedes.

Es innecesario detallar la utilidad que presta esta línea para el servicio interno de la Oficina y lo mismo para las observaciones de las escalas distribuídas en el río; estas observaciones á más de registrarse, se trasmiten á la Oficina Central que está encargada de la formación del diagrama de las alturas de las aguas del río, destinado á dar á conocer con datos reales, el régimen del mismo, dato importantísimo para la Comisión que tiene á su cargo los estudios de navegabilidad regular.

A más de estos servicios, por la línea telefónica se atiende el servicio público de comunicaciones y el número de despachos confiados por el público para su trasmisión, aumenta continuamente, habiendo llegado casi á duplicar el del año anterior. Bajo este punto de vista los servicios que presta la línea al público, son importantes también.

Las diversas estaciones telefónicas están ubicadas como sigue:

Oficina Central, Paso de los Toros.
Extensión Este, Paso de Bustillo.
" " San Gregorio.
" " Las Cañas.
" " Paso de Ramírez.
" " Paso de Pereyra (Margen derecha).
" " " " " (Margen izquierda).



Vapor «Paz» — Navegación del Río Negro.

Extensión Oeste, Barra de Salsipuedes.
" " Paso de Quinteros.
" " Paso de Porrúa.
" " Paso de Navarro.
" " Paso del Palmar.
" " Paso de Perico Flaco.
" " Paso del Correntino.
" " Ciudad de Mercedes.

Y siguen atendidas con todo encomio por los respectivos encargados honorarios.

Para la conservación y vigilancia de la línea se cuenta con cinco guarda hilos distribuídos entre la Oficina Central, Pereyra, San Gregorio, Mercedes y Correntino.

Explotación.—El estado constante del río dentro del nivel favorable á la navegación, durante un buen período, ha facilitado notablemente en este año nuestras tareas. Por otro lado y como lo dejaba esperar en mi última memoria, el público ha pedido las cargas con la debida anticipación, reaccionando contra la práctica anterior y de este modo ha sido posible atender al fuerte movimiento del año y se han evitado completamente las quejas, que presentaban antes los señores cargadores y que no eran debidas más que á su propia morosidad. Es con íntima satisfacción que puedo manifestar, no haberse producido una sola queja durante el actual período, ya sea por pérdida de bultos ó averías de los mismos.

El personal de la navegación, tanto el de cubierta como el de máquinas, que se ha ido seleccionando entre los ribereños, constituye hoy uno de los principales elementos de esta repartición, y si no ha llegado aún al grado de perfección ideal está á una altura merecedora de todo elogio y se muestra empeñoso en mejorar cada día, dándose acabada cuenta de sus obligaciones. El conocimiento acabado del manejo del barco y el mayor conocimiento del lecho del río hacen que pueda cerrarse el año sin ningún accidente digno de mención.

Talleres.—Los talleres de herrería y carpintería han funcionado durante el año con regularidad y á pesar de su modesta instalación, se ha podido atender en ellos todo lo necesario á la conservación y reparación del material.

Varadero.—Habiendo aprobado la superioridad el proyecto del nuevo varadero y provisto los fondos para su construcción, se ha inciado ésta, y es de esperar que se halle terminada en



Puerto de San Gregorio de Polanco   Navegación del Río Negro.

el próximo mes de Febrero. A este varadero se ha agregado una plataforma móvil que lo habilita para el movimiento de carga y descarga de las embarcaciones; con esto se conseguirá una buena economía de tiempo y gastos en el removido de cargas.

Combustible. — Como aun la Usina Eléctrica de Montevideo no ha terminado las instalaciones para el trasbordo del carbón, lo que le permitirá introducir directamente el combustible para su uso y demás reparticiones, hemos adquirido el carbón necesario en las mismas condiciones que en el año anterior, excepto la cantidad de 40 mil kilos que fué adquirida de la partida que hizo venir el Superior Gobierno para uso de sus dependencias.

Los precios que se pagaron por el carbón no han sufrido alteración con los del año 1907 y son como sigue:

Barracas de Montevideo...........	$	10 00	los mil kilos
Ferrocarril Central...............	"	8 70	" " "
Superior Gobierno................	"	7 60	" " "

Para las barracas de Montevideo el precio se entiende puesto en lancha en la punta del muelle del Ferrocarril Central, en Bella Vista.

Para el Ferrocarril Central el precio es, puesto en la Estación Río Negro ó Mercedes.

Para el Superior Gobierno el precio es, en la Isla Libertad.

Se han consumido durante el año 508.828 kilos de carbón, por el cual se ha abonado en mediana, la tonelada, $ 9.52 incluído flete y muellaje.

Los pedidos se han distribuído como sigue:

Al Superior Gobierno.....................	38.820	kilos
Al Ferrocarril Central.....................	322.740	"
A Wilson, Sons & C.ª......................	177.268	"
Existían en depósito.......................	26.000	"
Quedan en depósito........................	56.000	"

Debo hacer constar la eficaz cooperación que en esta parte nos ha prestado también la Compañía del Ferrocarril Central del Uruguay suministrándonos á precio de costo la mayor parte del combustible consumido, lo que representa para esta Oficina una economía de $ 897,07 á más de haber podido disponer de él en momentos de urgencia que por varias causas no nos permitían esperar los pedidos á Montevideo, y si esta Empresa no ha hecho el suministro total ha sido debido á no serle posible por las causas invocadas en mi última Memoria.

RESUMEN

Combustible consumido....................	k.	508.828
Lubrificante "	"	1.599
Pago por combustible......................	$	4.552 51
" " lubrificante......................	"	460 25
Suma......................	$	5.012 76

Durante el año 1908 el tráfico ha originado salidas por valor de $ 13.782,73 que han sido cubiertos con lo recaudado del tráfico, que ascendió á $ 11.029,87 y la diferencia, ó sean. $ 2.752,86 con los recursos de fecha 7 de Junio de 1907.

RESUMEN DE LAS OPERACIONES EFECTUADAS EN EL AÑO 1908

Viajes realizados............................	72
Kilómetros recorridos.........................	20.329
Pasajeros transportados.......................	126
Carga transportada, kilos......................	2.535.419
Despachos telegráficos........................	2.864

PRODUCIDO

Por pasajes............................	$	389 37
" viajes expresos......................	"	210 50
" fletes	"	10.916 14
" telegramas	"	1.101 98
Suma......................	$	12.617 99

incluído saldo cuentas á cobrar por $ 1.157,56.

Apostadero central. — En esta parte no se ha producido modificación alguna; las instalaciones comprenden:

Una casa para Oficina.

Una casa para almacenes y dependencias.

Un depósito para cargas.

Un galpón para talleres.

500 metros de vía Decauville.

11 wagonetas.

El conjunto está situado en un terreno de 34.700 metros cuadrados propiedad del Estado; este terreno se halla ubicado sobre la margen derecha del río Negro á unos 50 metros aguas arriba del puente del Ferrocarril Central y próximo á la Estación, con la cual está ligada por la mencionada vía Decauville.

Por intermedio de esta vía y debido á la buena voluntad siempre manifestada por la Empresa del Ferrocarril Central, se facilita grandemente el trasbordo de cargas.

ESTADO DEMOSTRATIVO DEL TOTAL DE CARGA TRANSPORTADA DURANTE EL AÑO 1908, Y ESPECIFICACIÓN DE LAS MISMAS

Carga general	k.	1.398.149
Cueros y lanas	"	122.129
Leña	"	795.000
Arena	"	220.141
Total	k.	2.535.419

ESTADO DEMOSTRATIVO DEL RECORRIDO Y VIAJES EFECTUADOS POR LOS VAPORES DE LA OFICINA DE NAVEGACIÓN DE LOS RÍOS DEL INTERIOR EN EL AÑO 1908.

Vapor "Legalidad":

	Viajes	Kilóm.
A San Gregorio	2	500
A Paso Pereyra	1	460
A Mercedes	2	630
De Mercedes á Boca Yaguarí é intermedios.	9	608
De Mercedes al Paso del Palmar	2	216
A Dolores	1	832
De Mercedes á Correntino	1	112
De Mercedes á Paso Porrúa	1	430

Vapor "Progreso":

	Viajes	Kilóm.
A Paso de Ramírez	2	758
A Pío Mutter	1	210
A San Gregorio	4	1.000
De Paso Pereyra con desvío al Paso de la Laguna	2	1.020
A Mercedes	1	632
A Paso Porrúa	1	202
A Paso Navarro	1	380

Vapor " Libertad ":

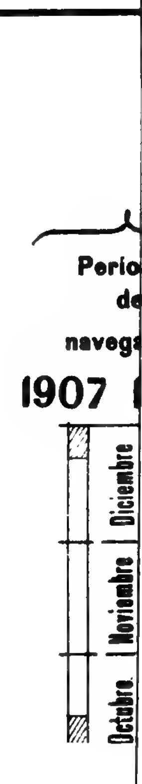
A Sauce...............................	3	36
A Paso Ramírez.........................	3	1.121
A Paso Mutter..........................	2	420
A Paso Laguna..........................	2	900
A Barra de los Negros..................	1	242
A Las Cañas............................	1	272
A San Gregorio.........................	1	250
A Paso Pereyra con desvío al Paso de la Laguna	3	1.530
A Paso Pereyra.........................	2	920

Vapor " Paz ":

Al Sauce...............................	1	12
A Paso Ramírez.........................	5	1.870
A Paso de Laguna.......................	1	450
A Las Cañas............................	1	272
A San Gregorio.........................	3	750
A Mercedes.............................	1	712
A Las Minas............................	2	72
A Paso Porrúa..........................	1	202

Vapor " Orden ":

A Pío Mutter...........................	1	202
A San Gregorio.........................	2	500
A Mercedes.............................	2	1.264
A Las Minas............................	1	36
A Paso Porrúa..........................	1	202
A Paso Bustillo........................	1	104
Suma.....................	72	20.329



1907
Diciembre
Noviembre
Octubre



RESUMEN GENERAL DE VIAJES, RECORRIDO Y TRANSPORTE QUE CORRESPONDE Á CADA VAPOR

VAPOR	Viajes	Recorrido	Transporte
«Paz»..........	15	4.340 kilóm.	356.061 kilos
«Orden»........	8	2.308 »	188.882 »
«Libertad»	18	5.691 »	918.551 »
«Legalidad»...	19	3.789 »	498.466 »
«Progreso».....	12	4.202 »	579.012 »
Total......	72	20.329 kilóm.	2.555.419 kilos

ESTADO DEMOSTRATIVO DE LA CARGA TRANSPORTADA DESDE EL PASO DE LOS TOROS Á LAS SIGUIENTES ESTACIONES

Á Las Minas............................	Kilos	4.105
" San Gregorio.........................	"	390.403
" Paso de Ramírez......................	"	98.710
" Paso de Pereyra......................	"	209.330
" Paso de la Laguna....................	"	99.315
" Paso de Porrúa.......................	"	152.430
" La Enramada..........................	"	35.255
" Paso de Navarro......................	"	70.830
" Las Flores...........................	"	40.230
" Dolores	"	20.000
Suma..................	Kilos	1.120.608

ESTADO DEMOSTRATIVO DE LA CARGA TRANSPORTADA DE ESTACIONES INTERMEDIARIAS AL PASO DE LOS TOROS

De Las Minas	Kilos	1.350
" Pío Mutter	"	795.000
" San Gregorio	"	22.607
" Paso de Ramírez	"	27.290
" Paso de Pereyra	"	43.567
" Paso de la Laguna	"	10.840
" Sauce (Médanos de Cancela)	"	220.141
" Paso de Porrúa	"	12.573
" Paso de Navarro	"	19.409
" Paso del Palmar	"	3.500
Suma	Kilos	1.156.277

ESTADO DEMOSTRATIVO DE LA CARGA TRANSPORTADA ENTRE DIVERSAS ESTACIONES

De Pereyra á Ramírez	Kilos	3.977
" Ramírez á Paso de la Laguna	"	12.000
" Perico Flaco á Mercedes	"	65.475
" Correntino á Mercedes	"	14.632
" Cololó á Mercedes	"	28.400
" Mercedes á Correntino	"	4.290
" " á Palmar	"	50.437
" " á Navarro	"	32.910
" " á la Enramada	"	14.447
" Palmar á Mercedes	"	5.366
" Navarro á Mercedes	"	26.600
Suma	Kilos	258.534

ESTADO DEMOSTRATIVO DE LOS FONDOS RECIBIDOS DEL SUPERIOR GOBIERNO CON CARGO Á LA LEY DE 13 DE OCTUBRE DE 1906 Y SUPERÁVIT 1906-1907, Y QUE HAN SIDO INVERTIDOS COMO SIGUE:

Por Estudios	$	3.915 00
" Oficina Central	"	3.921.00
" Línea telefónica (Oeste)	"	1.995 95
" Conservación del material	"	5.894 25
" Complemento del material flotante	"	81 71
" Varadero (construcción)	"	77 38
" Erogaciones del tráfico	"	6.100 75
Total	$	21.986 04

Al presentar el estado de los trabajos efectuados por esta Oficina durante el presente año, cábeme la satisfacción de probar con esto, que no es una quimera la importancia del tráfico que afluirá al río Negro una vez regularizada la navegabilidad y que los sacrificios que puedan hacerse en holocausto de esta obra serán compensados holgadamente por sus mismos resultados, llamados á cambiar la faz de la parte más extensa de nuestra campaña.

Pocos ó tal vez ninguno de los ríos canalizados que hoy existen, pueden exhibir en las épocas anteriores á su canalización, un tráfico que alcance al de nuestro río Negro en el mismo estado y el aumento de este tráfico va superando continuamente á las esperanzas más optimistas que pudieron concebirse en la iniciación de nuestras tareas. Se transportó en el año 1906, 200 toneladas de carga alcanzando á 750 en el año 1907 y en el presente año se han transportado 2.535 toneladas. Este sólo dato es la prueba más terminante de la confianza que merece la navegación y de la importancia de la misma, cuando se pueda llegar á la navegación intensiva.

Día á día las voces opositoras, aun aquellas mismas que lo hacen por sistema, han tenido que apagarse y las pocas que aún quedan sólo sirven para despertar el clamoreo de los costaneros del río que no alcanzan á explicarse cómo pueda haber persona capaz de discutir la importancia y resultados de la navegación del río Negro. Los mismos desembolsos que demanda el manteni-

miento del tráfico de la navegación van disminuyendo continuamente, pues en el año 1907 importaron $ 30.614,88 y en este año sólo han llegado á $ 18.071,04 ó sea en números redondos $ 0.012 por hectárea de zona servida como gasto anual para mantenimiento de dicho tráfico.

Este porcentaje, que tiende á disminuir en relación al aumento de tráfico, aunque se aumente para cubrir el servicio de lo que se invierta en las obras tendientes á regularizar la navegación, siempre se conservará dentro de un límite que hace fácil la realización de las mismas.

Aparte de los beneficios materiales repartidos este año entre los ribereños, que se han evitado los perjuicios inherentes á la escasez de artículos de consumo, como sucedía en años anteriores por la falta completa de transportes en determinadas épocas, queda aún en pie el efecto moral y material que dentro de la población proletaria del río Negro produce la navegación del mismo.

La navegación interior ha venido á despertar entre los hombres aptos para el trabajo el amor al mismo, y admitiéndolos entre el personal, — del que constituyen casi la totalidad, — les ha inculcado ideas de trabajo, consideración y progreso, como también les ha hecho ver horizontes hasta hoy desconocidos para ellos, que jamás pensaron franquear el estrecho límite en que se desarrolla la vida del obrero rural.

Bajo este punto de vista, es la navegación interior escuela moralizadora.

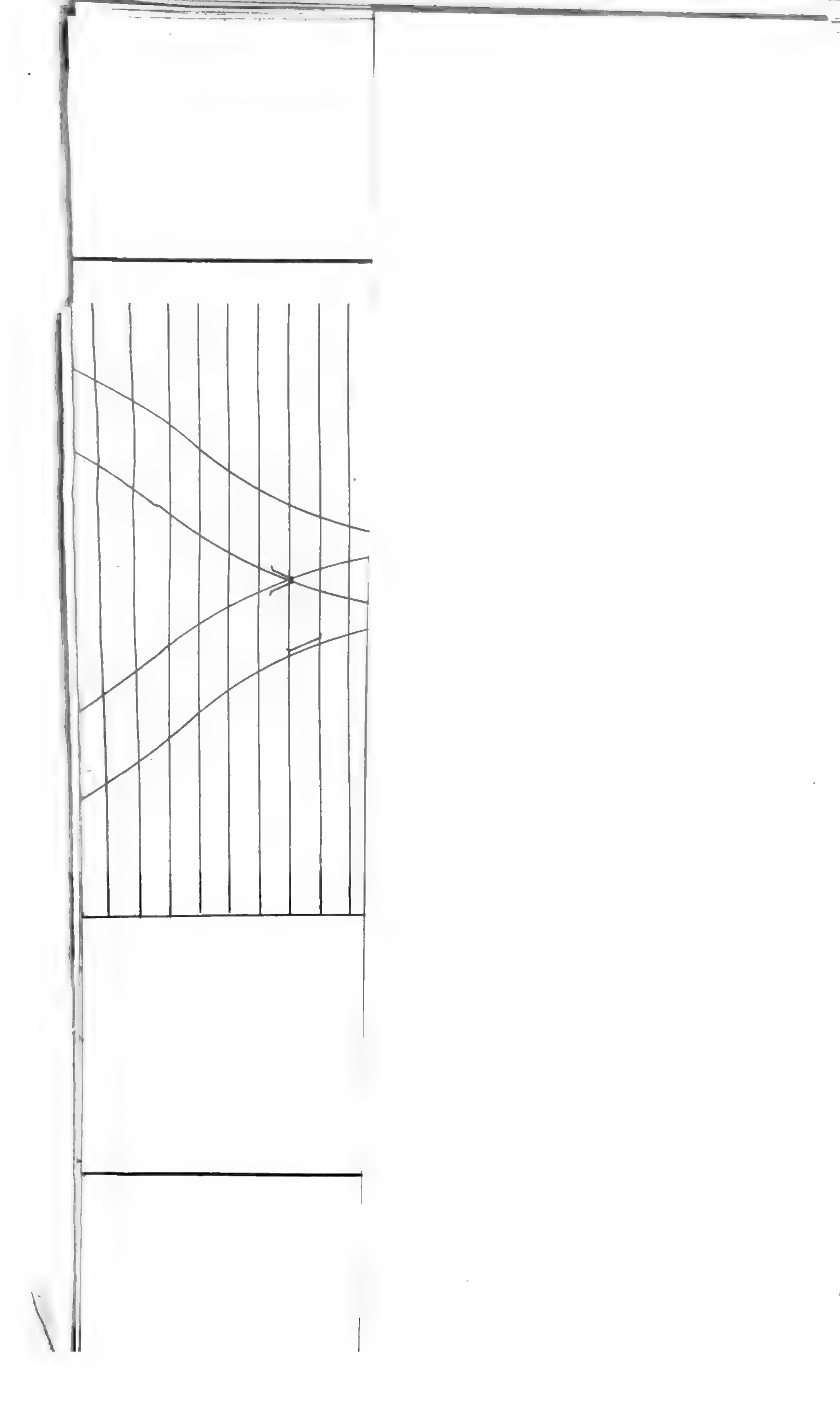
Esta obra debe proseguirse hasta llegar á que desaparezca la anomalía actual en que nuestros transportes hacen que los centros de población importantes del país sean los que surten á la campaña de los productos agrícolas en general.

La importancia del movimiento de la navegación en el presente año, ha llegado á despertar la atención de la principal Empresa ferroviaria del país, la que sigue con la mayor atención el desarrollo de nuestras tareas.

Al cerrar la presente memoria, debo hacer presente, que ha cooperado eficazmente á los resultados obtenidos, la especial atención que por parte de la Superioridad han obtenido nuestras varias gestiones.

Paso de los Toros, Diciembre 31 de 1908.

Pedro Ezquerré y Aren.



Construcción del nuevo varadero

Oficina de Navegación Interior.

El varadero á construirse en el Paso de los Toros para el servicio de los vapores de la Oficina de Navegación Interior, reunirá á la vez las condiciones de poderse utilizar como varadero y también como muelle de carga y pasajeros.

Ubicación. — Como se ve por el plano, la dirección del eje A-B del nuevo varadero, forma con la dirección de la corriente del río un ángulo de 43°, por lo tanto, los vapores con poca dificultad podrán ser echados á varadero sin influir mayormente la fuerza de la corriente.

Dimensiones y pendiente. — Su longitud es de 76 m 46, y su proyección de 76 m. Su ancho total es de 6 m 10, comprendiendo el piso á derecha é izquierda del varadero.

La pendiente es de 1 por 9, habiendo adoptado ésta para el fácil deslizamiento de los vapores al botarlos al agua y, al mismo tiempo, poder acompañar este movimiento teniendo amarrado el vapor á tierra. Si se adoptara una pendiente menor, habría la necesidad de lanzarlo de la parte superior para que adquiriera cierta fuerza viva y peligraría romper las amarras; el vapor con su velocidad podría sufrir serias averías si llegara á tocar en la escollera de las pilas del puente del Ferrocarril Central, que solo distan 60 m. de la extremidad del varadero.

En cuanto á las dimensiones y separación de las distintas piezas de construcción están indicadas en el plano.

Altura mínima de agua para subir á varadero. — La altura mínima de agua para subir un vapor á varadero es de cota 47 m 50, siendo la cota de la extremidad inferior 46 m 70, y como la bajante máxima observada da una cota de 46 m 715, se deduce que es necesario m 0.785 de altura de agua sobre las bajantes máximas. No es posible hacer esta operación con menor altura de agua, porque impediría el fondo del río colocar las anguilas bajo el barco.

Construcción. — El varadero consta de 20 caballetes con cuatro pilotes cada uno y unidos en la parte superior por un cabezal.

Sobre los cabezales se apoyan cinco largueros, donde á su vez descansan las traviesas sobre las cuales se efectúa el deslizamiento de las anguilas. A lo largo del varadero hay dos guías colocadas que impedirán á las anguilas desplazarse lateralmente sobre el varadero. Como se ve en el plano, los largueros colocados bajo las anguilas son dobles, por así requerirlo la resistencia y con el objeto de utilizar las mismas piezas que se obtengan del varadero existente.

Los cuatro caballetes extremos serán de construcción distinta de los demás; irán los pilotes en cajas abiertas en la tosca y rellenas de hormigón después de anclar sólidamente sus extremidades al fondo de la caja.

El varadero como muelle. — Para utilizar el varadero como muelle de carga y pasajeros, se le adiciona la parte móvil C-D, que está representada en planta, alzado y corte transversal. Este muelle móvil tiene m. 9 de largo por 5 m 70 de ancho y con una pendiente en la parte inferior de 1 por 9 y horizontal en su parte superior. Puede ocupar cualquier posición según la altura del agua y mantenerlo sólidamente en el punto deseado, amarrándolo con cadenas al varadero. Sobre el varadero hay dos vías Decauville que empalman en cualquier posición con las vías que están sobre el muelle móvil; aquí hay un desvío que sirve para volver por una vía con las vagonetas que han ido por la otra.

Los rieles extremos como también un riel central sirven para hacer correr el muelle á lo largo del varadero, mediante nueve ruedas de pestañas unidas á tres ejes, como se ve por el corte transversal en el plano.

A los lados del varadero hay dos pisos de 1 m. de ancho cada uno, que sirven para pasajeros y también para hacer avanzar las zorras con más seguridad.

Como la cota más alta del varadero es de 55 m 14 se deduce que una creciente de 8 m 425 es el límite máximo en que puede ser utilizado el varadero como muelle.

La posición de un vapor en carga y para una altura de agua de 50 m 50, sería la indicada en el plano con las letras H-I.

Desmontes y terraplenes. — Los desmontes á efectuarse son los indicados con las letras F-G, y si se deseara aprovechar ambos lados del varadero para las operaciones de carga y descarga, bastaría extender más el desmonte F para dar cabida á los vapores.

El terraplén E sirve para formar una explanada por donde se podrán tirar los vapores á tierra y también para el paso de las vías Decauville.

Acción de la corriente. — He observado con la última creciente, que toda la parte del río donde se utilizaría para las operaciones de carga y descarga en los vapores, es siempre de agua bastante tranquila, pues la barranca de tierra de aguas arriba, sobre la margen izquierda del cañadón marcado en el plano, se interna bastante en el río y desvía la corriente hacia el medio. Como la corriente aumenta con la altura de agua á medida que esta sube, el vapor se internará más en tierra y estará siempre al abrigo.

Podría tenerse mucha más seguridad en este sentido, si se prolongara la barranca antedicha con una escollera de piedra que se internara en el río en una longitud conveniente, pero considero que si fuera de utilidad se podría apreciar con más seguridad una vez construído el varadero.

Paso de los Toros, Julio 10 de 1907.

F. Alejandro Rodríguez.

Oficina Hidrográfica.

Examinado, agréguese al presupuesto y fecho, elévese con nota al Ministerio de Obras Públicas.

V. Benavides.

Oficina de Navegación Interior

Presupuesto del varadero á construirse en el Paso de los Toros para el servicio de la Navegación Interior:

Madera de quebracho, incluyendo varadero y plataforma móvil, 27 m³ 546, á $ 50........	$	1.377 30
Pino de tea, 12 m³ 840, á $ 34..............	"	436 56
Mano de obra del varadero, m² 456, á $ 2....	"	912 00
Mano de obra, plataforma móvil, m² 51.30, á $ 3	"	153 90
16 fundaciones de pilotes en cajas con hormigón, á $ 15..............................	"	240 00
3 ejes de fierro, cojinetes y ruedas, para el muelle móvil, á $ 40......................	"	120 00
Clavos y pernos............................	"	80 00
80 abrazaderas para pilotes, á $ 1.20........	"	96 00
Colocación de 170 m. de vía Decauville, en el varadero, á $ 0.25........................	"	42 50
Desmontes en tierra, 85 m³ 750, á $ 0.25......	"	21 44
Terraplén de acceso, 330 m³, á $ 0.45........	"	148 50
Total................	$	3.628 20
Imprevistos 5 por ciento....................	"	181 40
Suma total.............	$	3.809 60
A deducir madera existente del antiguo varadero, 19 m³, á $ 50.......................	$	950 00
Total á invertirse....	$	2.859 60

Asciende el presente presupuesto á la suma de dos mil ochocientos cincuenta y nueve pesos con sesenta centésimos.

Paso de los Toros, Enero 18 de 1908.

F. Alejandro Rodríguez.

Oficina Hidrográfica.

Examinado, elévese con nota al Ministerio de Obras Públicas.

V. Benavides.

Oficina Hidrográfica.

Montevideo, Enero 21 de 1908.

Excmo. señor Ministro de Obras Públicas, Ingeniero don Juan P. Lamolle.

En cumplimiento del decreto de fecha 14 de Junio de 1907, esta Oficina ha proyectado las obras necesarias para el varadero y muelle á construirse en el Paso de los Toros, en sustitución del que existía y que por inadecuado fué deshecho con autorización superior.

En ese proyecto se ha tenido en cuenta el empleo de las maderas en buen estado, retiradas del varadero que se desmontó.

Saludo á V. E. atentamente.

V. Benavides.

Ministerio de Obras Públicas.

Montevideo, Junio 4 de 1908.

Visto: El proyecto de varadero en el Paso de los Toros, formulado por la Oficina Hidrográfica, de acuerdo con la resolución de fecha 14 de Junio próximo pasado, para el servicio de los vapores destinados á la navegación del río Negro;

Y atenta la necesidad de proceder á la construcción de dicho varadero á fin de garantir la mejor conservación de las embarcaciones destinadas á aquella navegación.

El Poder Ejecutivo

RESUELVE:

Procédase por la Oficina Hidrográfica á la construcción del referido varadero, de acuerdo con el proyecto presentado, que se aprueba, así como el presupuesto del costo del mismo que asciende á $ 2.859.60.

Dada la naturaleza especial de la obra y la circunstancia de que en su construcción deberán utilizarse materiales que posee la Oficina así como algún personal de la misma, en los momentos de interrumpirse la navegación y por otra parte el hecho de no poder establecer fijamente los plazos para un contrato, debido á los frecuentes cambios de nivel del río Ne-

gro, que, fuera de otros inconvenientes, encarecerá el costo del trabajo, se resuelve que el referido varadero se construya por Administración dentro del presupuesto autorizado. Esa suma se imputará á los recursos creados por la Ley de Vialidad y Obras Públicas de fecha 13 de Octubre de 1905.

Comuníquese y publíquese.

WILLIMAN.
JUAN P. LAMOLLE.

Se resuelve transformar las embarcaciones destinadas á la navegación del río Negro en vapores mixtos de carga y pasajeros.

Navegación de los Ríos del Interior.

Paso de los Toros, Noviembre 25 de 1908.

Señor Director de la Oficina Hidrográfica, Ingeniero don Víctor Benavides.

El actual período de navegación que está por terminar y el desarrollo progresivo de nuestras tareas revela la necesidad de transformar los vapores á cargo de nuestra dependencia, en vapores mixtos, pues, ellos sólo prestan con ventaja, los unos para la conducción de pasajeros y los otros para transporte de carga.

Durante el año próximo pasado, se transportaron 750 toneladas de carga, y en lo que va del presente, se ha alcanzado ya á 3.000; este aumento aunque no en la misma proporción, tiene que notarse continuamente una vez que los interesados han palpado las ventajas de esta nueva vía de comunicación: el aumento de capacidad de material flotante se presenta como corolario de todo lo expuesto.

El movimiento de pasajeros es actualmente sin importancia, pues está representado por poco más de un centenar, de aquí, que es necesario fomentarlo, y esto se conseguirá á mi ver, habilitando á ese fin todos nuestros vapores; pues este movimiento si por su relativa escasa importancia, no puede, sin inútiles erogaciones, mantener dos vapores para su exclusivo servicio, repartiéndolo en los cinco, se conseguirá aumen-

tarlo con las siguientes entradas, desapareciendo los gastos que demanda este movimiento.

En la época de mayor actividad del actual período, repetidas veces hubo necesidad de utilizar para cargadores los vapores de pasajeros, debido á que la aglomeración de cargas era tal, que el tráfico no podía abastecer los pedidos con los tres vapores cargadores; esta operación se llevaba á cabo con los inconvenientes que forzosamente se presentan al tener que buscar acomodo para cargas en vapores que no se prestan á ello por su distribución.

En cuanto á los vapores de carga, por su actual distribución, tal como los envió la casa constructora, no admiten razonablemente un solo pasajero, y ni tampoco tienen comodidad alguna para la tripulación que debe reservarse un espacio en las bodegas ocupadas con cargas y allí también se acomodan los pasajeros que tienen necesidad de aprovechar el viaje; esta promiscuidad inconveniente conviene desaparezca.

Estos mismos vapores de pasajeros, como personalmente se habrá dado cuenta el señor Director en las varias inspecciones efectuadas, por su dimensión y la configuración de los ríos que surcan, exigen la modificación de la superestructura, acercándola en todo lo posible así, al eje transversal del barco, lo que hará el gobierno más seguro, haciendo accesibles aquellos lugares imposibilitados por la frondosidad de las márgenes y á las que sólo se puede llegar con los vapores cargadores.

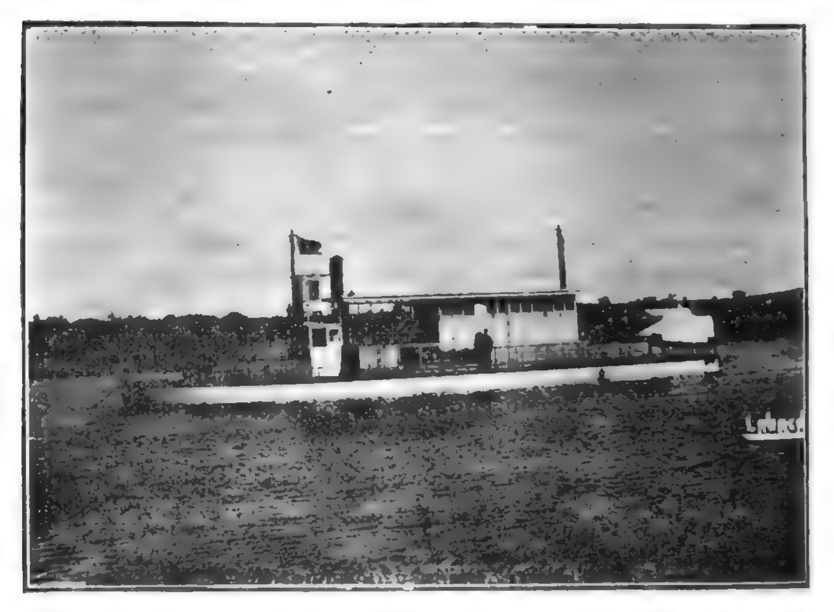
Resumiendo esta exposición y de acuerdo con las opiniones cambiadas con el señor Director, tengo el honor de solicitar de usted, quiera ordenar se formule un proyecto tendiente á habilitar los vapores de pasajeros para el acomodo de 16 pasajeros y unas 20 ó 25 toneladas de carga y que los vapores de carga puedan sin perjuicio de la misma, alojar seis ú ocho personas.

Me permito hacer presente la conveniencia en abrigar el compartimento de máquinas, tanto en unos como en otros vapores, pues los de pasajeros sólo tienen el abrigo que les presta la toldilla, que es ineficaz para las lluvias acompañadas de viento y, en cuanto á los vapores de carga, se hallan esos compartimentos resguardados por simples cobertizos provisorios que á ese fin hemos construído.

Los mismos vapores de carga, para protección de éstas, carecen de boca de escotilla, pues sus bodegas son completa-

mente abiertas, estando provistos de encerados que resultan onerosos por su seguridad relativa, escasa duración y elevado costo; por tanto, conviene cerrar estas bodegas, dejando la bocas necesarias para cerrar con cuarteles que impidan la entrada de aguas pluviales.

Se hace también necesario proveer á todos los vapores, de varios tubos de exploración de la sentina, los que convenientemente distribuídos por la cubierta, se utilizarán cuando las bodegas estén ocupadas por la carga.



Vapor de la navegación del río Negro, reformado para pasajeros y carga

También estimo necesario proveer de barandas á los barcos de carga, pues la falta de las mismas hace peligroso el tránsito por los corredores y lo mismo la construcción de cocinas y w. c.

Las partes que se suprimen de los alojamientos en los barcos de pasajeros, pueden adaptarse á los barcos de carga y lo mismo emplear en estas reformas el personal que quede disponible en la época de la paralización.

Si esta llega á durar cuatro meses, se podrá, en el mismo lapso de tiempo, reformar un barco de pasajeros y uno ó dos de carga.

Según el presupuesto que adjunto, podrá ver el señor Director, que en dichas modificaciones se invertirá en un vapor

de pasajeros: $ 1.817.97, de los cuales hay que deducir por el concurso del personal propio $ 700; quedando, pues, una inversión neta de $ 1.117.97.

En cada vapor de carga estimo las reformas y ampliaciones en $ 895.80 y en $ 280 el concurso de nuestro personal, quedando reducida la suma á invertirse en $ 615.80.

Total para reformar un barco de pasajeros y dos de carga $ 2.349.57.

Estas necesarias reformas, en caso de merecer aprobación superior, no es posible emprenderlas con la sola asignación de esta dependencia, pues sólo con mucho celo y estricta economía se consigue que la misma alcance á cubrir los gastos de conservación, cuando no se producen entradas. Por este motivo solicito autorización para llevar á cabo las mencionadas reformas y ampliaciones, con lo que resulta de la diferencia de entradas y salidas que ha tenido durante el año esta repartición y que actualmente, deducida la partida Varios Acreedores, asciende á $ 2.596.31, quedando entre esta cantidad y la suma de $ 2.349.57 un margen prudente para los cobros en suspenso.

De las inversiones se dará cuenta mensualmente en las condiciones de práctica.

Saluda muy atentamente al señor Director.

Pedro Ezquerré y Aren.

Oficina Hidrográfica.

Montevideo, Diciembre 1.º de 1908.

Excmo. señor Ministro de Obras Públicas, Ingeniero don Juan P. Lamolle.

En un todo conforme con lo expuesto por el señor Encargado de la Oficina de Navegación, esta Oficina formuló el correspondiente proyecto de las reformas antedichas de los vapores actuales.

Llamo la atención del señor Ministro sobre la conveniencia capital de empezar dichas reformas á la brevedad posible.

Con las modificaciones proyectadas quedarían los cinco va-

pores en iguales condiciones para el transporte de cargas y se subsanarían las dificultades que se han presentado este año para transportarlas con sólo tres vapores cargadores. En cuanto á los pasajeros, que actualmente es imposible transportarlos en los vapores cargadores, por no tener comodidad ni para la tripulación, podrán viajar perfectamente una vez llevadas á cabo las reformas.

En una palabra, el objeto es transformar los actuales vapores, en vapores mixtos, capaces de transportar cómodamente carga y pasajeros.

El señor Ministro podrá darse cuenta exacta por los planos adjuntos, en los cuales se ha hecho la comparación de los vapores actuales y de los proyectados.

En cuanto á los recursos necesarios para dichas modificaciones, creo conveniente invertir los fondos que actualmente posee la Oficina de Navegación, producto de las entradas durante el corriente año, $ 2.596.31.

Como esta cantidad no alcanzaría á cubrir los gastos en los cinco vapores ($ 4.083.34), según el presupuesto adjunto, no por esto se solicita nueva erogación al Estado. En efecto, como las modificaciones se harán en la época en que por la bajante del río Negro se interrumpe la navegación, este Verano, por ejemplo, podrán hacerse en dos ó tres vapores, para los cuales alcanzan los fondos existentes y para la próxima estación de paro, se terminarán los dos restantes para los cuales ya se habrán acumulado los fondos necesarios en el próximo período de navegación.

En resumen, lo que se solicita es sólo la inversión de las entradas para llevar á cabo las reformas hasta cubrir la suma de $ 4.083.34.

Después de todo lo expuesto, ruego al señor Ministro quiera prestar su debida aprobación á lo proyectado y á la correspondiente autorización para la inversión de los fondos, á que ya se ha hecho referencia.

Al mismo tiempo, me permito llamar la atención del señor Ministro sobre la conveniencia del pronto despacho para poder aprovechar lo más posible el actual período de bajante del río.

Saluda á V. E. muy atentamente.

V. Benavides.

Ministerio de Obras Públicas.

Montevideo, Diciembre 17 de 1908.

En mérito de lo manifestado por la Oficina Hidrográfica, autorízasele para transformar los vapores destinados á la navegación del río Negro, de acuerdo con el plan proyectado, de modo que todos ellos estén habilitados para conducir á la vez pasajeros y carga.

La expresada modificación se hará efectiva por el momento en tres de los citados vapores, uno de pasajeros y dos de carga, de acuerdo con el presupuesto presentado por la Oficina de Navegación, pudiendo invertir en las obras respectivas la suma necesaria dentro de la partida de $ 2.596.31, que tiene en su poder dicha Oficina, procedente de las entradas que ha tenido durante el año por transportes, telegramas, etc.

Para proceder oportunamente á la modificación de los dos vapores restantes, la Oficina Hidrográfica solicitará la autorización correspondiente á su debido tiempo.

Los trabajos respectivos se harán por Administración, utilizando el personal de que dispone la Oficina de Navegación, debiendo ésta, por intermedio de la Oficina Hidrográfica, dar cuenta documentada de la inversión de dicha suma.

Comuníquese y publíquese.

WILLIMAN.
JUAN P. LAMOLLE.

ANEXO E

FERROCARRILES

I. **Memoria estadística de los Ferrocarriles de la República.**

II. **Ferrocarril Central del Uruguay y extensiones diversas — Línea á Melo. — Línea á Treinta y Tres.**

III. **Ferrocarril Interior del Uruguay de Colonia á San Luis.**

IV. **" de Paysandú á Rivera.**

V. **" Midland del Urugnay.**

VI. **" Uruguayo del Este.**

del Uruguay


2o
3o
REFERENCIAS
xplotación
PUNTA DE POLONIO
OCHA
PUERTO DE LA PALOMA
CABO SANTA MARIA
JOSÉ IGNACIO
Atlántico
35
3o

Ferrocarriles de la República O. del Uruguay en 31 de Diciembre de 1908

I. LÍNEAS EN CONSTRUCCIÓN

N.º de orden	NÓMINA DE LAS LÍNEAS	Trocha en metros	Longitud en kilómetros	OBSERVACIONES
1.	CENTRAL DEL URUGUAY—			
a.	Ext. al Este: Tupambaé á Melo	1.435	88 000	Estará terminado en el año próximo.
b.	Ramal N. Este: 1 e Parada Verdum á Canteras Oriza y Compañía Agua Salus	1.435	10 500	Desvío.
2.	MIDLAND DEL URUGUAY— Algorta á Fray Bentos	1.435	141 000	
3.	URUGUAYO DEL ESTE La Sierra á Maldonado........	1.435	63 000	
	Total............	—	302 500	

II. LÍNEAS CONCEDIDAS

N.º de orden	NÓMINA DE LAS LÍNEAS	Trocha en metros	Longitud en kilómetros	OBSERVACIONES
1.	CENTRAL DEL URUGUAY—			
a.	Nico Pérez á Treinta y Tres..	1.435	103 500	Extensión al Este.
b.	Melo á Centurión (Ext. al Este)	1.435	50 000	Frontera del Brasil.
2.	URUGUAYO DEL ESTE San Carlos á Rocha............	1.435	75 000	Prolongación del actualmente en construcción.
3.	ARROYO SAN JUAN Á CUCHILLA SAN SALVADOR......	1.00	45 000	Departamento de Colonia
4.	PUERTO SAUCE Á SAN JUAN De Ombúes de Lavalle á Trinidad	0.90	103 000	Prolongación del actualmente en explotación.
	Total............	—	376 500	

III. CONCESIONES EN TRAMITACIÓN

ANTE EL PODER LEGISLATIVO

N.º de orden	NÓMINA DE LAS LÍNEAS	Trocha en metros	Longitud aproximada en kilómetros	OBSERVACIONES
1.	De ESTACIÓN TRES ÁRBOLES á PIEDRA SOLA	1.435	60 000	Une la línea del F. C. Midland con la del F. C. Central ....
2.	De la ESTACIÓN ARROYO GRANDE, de la Ext. Oeste del Central, á TRINIDAD...	1.435	73 000	
3	PAN AMERICANO – De Puerto Colonia á Puntas del Arroyo San Luis	1.435	550 000	Atraviesa de S. O. á N. E. toda la República, terminando en la Frontera del Brasil.
	Total............	—	683 000	

I

MEMORIA ESTADÍSTICA

DE LOS FERROCARRILES DE LA REPÚBLICA

Dirección de Contabilidad y Control de Ferrocarriles.

Montevideo, Diciembre 31 de 1908.

Excmo. señor Ministro de Obras Públicas, Ingeniero don Juan P. Lamolle.

En cumplimiento al artículo 2.°, inciso H del decreto de 10 de Abril de 1907, tengo el honor de elevar á V. E. la Memoria Estadística de los ferrocarriles de la República, actualmente en explotación, con la garantía del Estado, correspondiente al ejercicio económico de 1907-908.

La presente memoria se limitará todavía en este ejercicio, á los factores principales que determinan el movimiento de explotación de las líneas en su doble esfera administrativa y económica, comprendiendo los siguientes conceptos: Nómina de las líneas en explotación. — Existencia de material rodante. — Recorrido y trabajo efectuado por las locomotoras. — Ídem por los ejes de vehículos. — Tráfico de pasajeros, encomiendas y cargas. — Productos de explotación. — Gastos de explotación. — Ganancias y pérdidas. — Estado de los capitales y servicio de la garantía. — Todo lo cual queda condensado en las quince tablas anexas.

Saluda á V. E. con respetuosa consideración.

A. Madalena.

Resumen analítico de las tablas que comprenden la memoria estadística de los ferrocarriles por el año 1907-908

TABLA A

Nómina de las líneas en explotación

La longitud de los ferrocarriles de la República, todos de trocha uniforme de metros 1,44, era en la fecha que comprende la presente memoria, de kilómetros 1995,145.24 [1] de cuya extensión:

Gozan de garantía.....................	K°	1.199,804 24
Sin garantía..........................	"	795,341 00
ó sea en total........................	K°	1.995,145 24

representados por las siguientes líneas:

CENTRAL. — *Secciones garantidas*

Extensión al Norte	K° 293.325		
Extensión al Este.	» 206.200		
Ramal Nordeste..	» 88.317		
Extensión al Este. Sección N. Perez C. Chato.......	» 50.095 30	K° 637.937 30	

Secciones no garantidas

Cordón á Pando...	K° 35.983		
Extensión al Oeste	» 339.175		
Línea Central y Ramales.......	» 321.640	K° 696.798	K° 1.334,735 30

(1) No están incluídos, el Ferrocarril del Norte, de Montevideo á la barra de Santa Lucía, con una extensión de 20 kilómetros más ó menos, y el ferrocarril de trocha angosta de metros 0,90, de Puerto del Sauce hasta las proximidades de Ombúes de Lavalle (Departamento de la Colonia) con 42 kilómetros de vía en explotación.

NOROESTE

Con garantía...............	K°	80.257	
Sin garantía...............	»	98.543	K° 178.800

MIDLAND

Con garantía...............	» 317.036 10

NORTE

Con garantía	» 114.155 27

URUGUAY DEL ESTE

Con garantía	» 50.418 57

En este año se han incorporado á la explotación 50,095.30 kilómetros de vía, que corresponden á la primera sección de la prolongación de la línea Extensión al Este, comprendida entre la estación Nico Pérez (Batlle y Ordóñez) y estación Cerro Chato, cuya apertura al servicio público fué inaugurada con fecha 15 de Mayo del año próximo pasado.

Esto no obstante, como la explotación de esta sección sólo abarca un período de 46 días, ó sea hasta 30 de Junio, no se ha tomado en cuenta este aumento para las demostraciones generales que se hacen en las tablas que siguen.

A cada 100 kilómetros cuadrados de la superficie de la República, corresponden 1,07 kilómetros de vía.

Por cada 1000 habitantes, corresponde 1,750 kilómetros de vía

TABLA 1

Existencia de locomotoras

Las diferentes líneas, tenían en servicio 146 locomotoras, equivalentes á una existencia media, por 10 kilómetros de vía, de 0,75 locomotoras, correspondiendo respectivamente:

	Total	Por 10 kilóm. de vía
A Central.................	107	0,83
" Noroeste................	16	0.89
" Midland.................	14	0,45
" Norte...................	5	0,44
" Uruguayo del Este......	4	0,79

En el año 1906-907 la existencia total de locomotoras fué de 127, de lo cual resulta que la existencia se ha aumentado durante el año 1907-908, con 19 locomotoras ó sea en un 14,97 por ciento.

El peso medio de una locomotra más el tender, en servicio, es de 58 toneladas.

TABLA 2

Existencia de coches de pasajeros

La existencia total de coches de pasajeros es de 136. — Clasificados por ferrocarril, corresponden:

POR 10 KILÓMETROS DE VÍA

	Total	Coches	Ejes	Asientos	Peso propio
Central.....	N° 98	N° 0 76	N.° 2 55	T.das 32 67	T.das 12 08
Noroeste....	» 13	» 0 73	» 1 90	» 22 65	» 7 27
Midland....	» 17	» 0 54	» 1 58	» 17 95	» 7 25
Norte.......	» 5	» 0 44	» 0 88	» 17 52	» 3 85
U. del Este.	» 3	» 0 60	» 1 19	» 21 02	» 4 96
En término medio.	N° 136	N° 0 70	N.° 2 20	T.das 28 16	T.das 10 15

En término medio general, á un eje de coche corresponden, 12,80 asientos y 4,61 toneladas de peso propio.

El peso propio medio por asiento es de 0,360 toneladas.

En el año 1906-907, la existencia de coches de pasajeros fué de 129, habiéndose aumentado en el año 1907-908, 7 coches, ó sea 5,15 por ciento.

TABLA 3

Existencia de furgones

La existencia de furgones en servicio, fué de 81, con un total de 240 ejes, 899 toneladas de capacidad y 812 toneladas de peso propio.

Por 10 kilómetros de vía, corresponden el siguiente número de furgones:

Central	0,46
Noroeste	0,34
Mídland	0,35
Norte	0,26
Uruguayo del Este	0,40
En término medio	0,42

Resulta en término general, por un eje:

Carga máxima, toneladas	3,75
Peso propio, "	3,38

La existencia total de furgones en el año anterior, fué de 75, resultando un aumento en el año 1907-908, de 6 furgones ó sea 7,41 por ciento.

TABLA 4

Existencia de vagones de carga

La existencia total de vagones de carga es de 2580, correspondiendo respectivamente:

Al Central	1.846
" Noroeste	238
" Mídland	293
" Norte	113
" Uruguayo del Este	90

En el año 1906-907 existían en servicio 2.250 vagones, resultando en consecuencia, un aumento en el año 1907-908, de 330 vagones, ó sea 12,79 por ciento, cuyo aumento corresponde á las siguientes líneas:

Central	250	= á 13,54 o/o
Noroeste	10	= á 4,20 "
Midland	50	= á 17,06 "
Uruguayo del Este	20	= á 22,22 "
Total y término medio	330	= á 12,79 "

El conjunto de estos vagones, representan: 7.332 ejes, capacidad para 34.263 toneladas de carga y 19.259 toneladas de peso propio.

De estos totales corresponden á 10 kilómetros de vía:

LÍNEAS	Vagones	Ejes	Carga máxima	Peso propio
Central	N.° 14 37	N.° 42 84	T.das 205 12	T.das 110 90
Noroeste	» 13 31	» 31 54	» 121 92	» 84 17
Midland	» 9 24	» 25 93	» 116 42	» 72 23
Norte	» 9 90	» 19 80	» 79 19	» 54 93
Uruguayo del Este	» 17 85	» 42 84	» 225 71	» 117 22
En término medio	N.° 13 26	N.° 37 70	T.das 176 15	T.das 99 02

En término medio general resulta, por un eje:

Carga máxima, toneladas 4,67
Peso propio, " 2,63

Se deduce por la demostración que antecede, que las líneas del Uruguayo del Este y Central, son las que dispone de mayor número de vagones, en relación á su longitud.

TABLA 5

Kilómetros recorridos y trabajo efectuado por las locomotoras

Las 146 locomotoras que tienen las líneas en servicio, han recorrido durante el año	Kilómetros	3:631.711
ó sea en término medio, por una locomotora	"	24.875

El trabajo efectuado por las locomotoras, en toneladas-kilómetros, incluyendo el peso de las locomotoras, ha sido de:

Peso útil	177:380.741
Peso muerto	517:379.734
Total	694:760.475

ó sea en por ciento del peso total:

Peso útil 25,53
Peso muerto 74,47

A un tren-kilómetro han correspondido:

	Excluyendo peso de locomotoras	Incluyendo peso de locomotoras
Toneladas de peso útil............	63	63
" " " muerto.........	124	184
ó sea en total..................	187	247

TABLA 6

Recorrido de los ejes de vehículos

Los ejes de vehículos han recorrido, kilómetros 116:923.444, de cuyo total corresponde:

A Coches de pasajeros........................	13:918.670
A Furgones................................	16.126.850
A Vagones de carga.........................	86:877.924
ó sea por eje:	
De Coche-kilómetro..........................	32.520
De Furgones-kilómetro.......................	67.195
De Vagones-kilómetro........................	11.849
y en total y término medio..................	14.615
Del total de vagones de carga, eran:	
Cargados (ejes-kilómetros)....................	59:954.723
Vacíos "	26:923.201

A un eje de vagón cargado, correspondieron 0,45 ejes de vagón vacío.

TABLA 7

Tráfico de pasajeros

El número de pasajeros transportados, ha sido de	1:157.875
que han recorrido, kilómetros.................	58:632.110
resultando un recorrido medio por pasajero, de kilómetros.........................	51
En el año anterior se transportaron:	
Pasajeros	1:251.291
Pasajeros-kilómetros	58:569.594
Recorrido medio de un pasajero, kilómetros....	47

El descenso que arroja este tráfico, comparado con el del año anterior, corresponde casi en su totalidad al Central, y él puede atribuirse á estas dos causas:

A boletos de zona utilizados por empleados y obreros de la empresa, cuya disminución se ha hecho sentir durante las seis semanas que duró la huelga, y á boletos expedidos entre estación Central y estaciones próximas, con motivo de la instalación de los tranvías eléctricos.

Del total de pasajeros, corresponden, á:

Primera clase	46,18 o/o
Segunda "	53,82 "

En término medio se han transportado por un kilómetro de vía:

Pasajeros	595
Pasajeros-kilómetros	30.144

A un eje kilómetro de coches correspondieron 4,21 pasajeros-kilómetros.

La densidad relativa del tráfico de pasajeros, ha sido de:

Norte	1,00
Noroeste	1,79
Midland	2,56
Uruguayo del Este	2,90
Central	8,51

Durante este año, en término medio, un habitante ha viajado 51 kilómetros, mientras que en el año anterior había recorrido 53 kilómetros.

TABLA 8

Tráfico de encomiendas y equipajes

	Encomiendas	Equipajes
Se han transportado, toneladas	19.840	3.703
que han recorrido, kilómetros	1.564.390	595.056
correspondiendo por consiguiente, á 1 kilómetro de vía, toneladas-kilómetros	804	306
El recorrido medio de una tonelada, fué de, kilómetros	79	161
En el año anterior se transportaron, toneladas	17.788	3.669

TABLA 9

Tráfico de cargas

Se han transportado en el año:

Toneladas	1:211.861
que han recorrido, kilómetros	171:117.047
ó sea recorrido medio de una tonelada	141

En el año anterior, se transportaron:

Toneladas	1:166.335
Toneladas - kilómetros	165:389.253
Recorrido medio de una tonelada	142

En término medio por un kilómetro de vía, se han transportado:

Toneladas	623
Toneladas-kilómetros	87.976
A un eje-kilómetro de vagón correspondieron, toneladas	1,97

De la clasificación total de la carga, corresponde:

	Toneladas
A Frutos del País	377.629
" Materiales de construcción	269.374
" Mercancías generales	242.990
" Materiales de la Compañía	123,979
	1:013.972

Animales en pie; como sigue:

Caballar	N.°	10.633	
Ovino	"	441.346	
Vacuno	"	450.385	
Porcino	"	18.280	
Total	N.°	920.644	197.889
Total general			1:211.861

La densidad relativa del tráfico de carga, ha sido:

Norte	1 00
Uruguayo del Este	1 29
Noroeste	1 74
Midland	1 94
Central	3 97

A un habitante de la República han correspondido 150 toneladas-kilómetros de carga.

TABLA 10

Productos de explotación

Pasajeros: Este servicio ha dado una entrada de	$	1:150.385 12
ó sea en término medio por un kilómetro de vía	"	591 44

y por pasajero kilómetro, como sigue:

	Centésimos
Central	1 89
Noroeste	3 34
Midland	2 05
Norte	3 80
Uruguayo del Este	2 46
Promedio	1 96

El producto de pasajeros representa el 26,37 por ciento de las entradas totales.

El año anterior el producto de pasajeros ha sido de:

Productos de pasajeros	$	1:158.746 38
por un kilómetro de vía	"	595 74
por pasajero-kilómetro, centésimos		1 98
en por ciento de las entradas totales		26 96

	Año 1906-1907	Año 1907-1908
Exceso de equipajes: Este servicio ha producido	$ 19.110 96	$ 19.489 40
ó sea por kilómetro de vía	" 9 83	" 10 02
y en por ciento de las entradas totales	0 45	0 45

	Año 1906-1907	Año 1907-1908
Encomiendas: El producido de este servicio ha sido de....	$ 156.645 45	$ 173.072 98
ó sea por un kilómetro de vía	" 80 54	" 88 98
y en por ciento de las entradas totales............	3 64	3 97

Cargas: El servicio de cargas ha producido.	$	2:924.822 18
ó sea en término medio por un kilómetro de vía..............................	"	1.503 73
y por tonelada-kilómetro de carga transportada, como sigue:		

Central (cents)................................	1,70
Noroeste "	2,07
Midland "	1,38
Norte "	2,41
Uruguayo del Este (cents)..........................	2,21
Promedio (cents)........................	1,71

El producido de la carga representa el 67,04 por ciento de las entradas totales.

En el año anterior este servicio produjo:

Producto de carga........................	$	2:877.087 98
por un kilómetro de vía..............	"	1.479 18
por una tonelada-kilómetro (centésimos)	"	1 74
en por ciento de las entradas totales.....		66 94

Telégrafo: El servicio telegráfico ha producido	$	20.005 56
ó sea por un kilómetro de vía............	"	10 29
y en por ciento de las entradas totales el..		0 46

Muellaje: Produjo este servicio $ 23.986,74, ó sea, 0,55 por ciento de las entradas totales.

Varios recibos: Produjo este servicio $ 34.164,36, ó sea, 0,79 por ciento de las entradas totales.

Alquiler de tren rodante: Produjo este servicio $ 16.289,86, ó sea, 0,37 por ciento de las entradas totales.

Productos totales: Los productos totales de explotación ascendieron á..............	$	4:362.666 20
ó sea en término medio:		
Por un kilómetro de vía................	‘‘	2.242 96
Por 1000:		
kilómetros de locomotoras.............	‘‘	1.201 —
kilómetros de tren...................	‘‘	1.555 —
ejes-kilómetros de vehículos............	‘‘	37 —
toneladas-kilómetros de peso útil......	‘‘	25 —
toneladas-kilómetros de peso bruto (sin locomotora)	‘‘	8 29
y representan:		
En por ciento de los gastos...............		169 —
‘‘ ‘‘ ‘‘ del capital garantido........		6 40
‘‘ ‘‘ ‘‘ del capital realizado........		7 38

En el año anterior el producto total de la explotación fué de:

Productos	$	4:298.157 18
Por un kilómetro de vía................	‘‘	2.209 79
‘‘ 1.000 kilómetros de locomotoras......	‘‘	1.254 —
‘‘ ‘‘ ‘‘ de tren............	‘‘	1.591 —
‘‘ ‘‘ ejes-kilómetros de vehículos...	‘‘	37 —
‘‘ ‘‘ toneladas-kilómetros de peso útil	‘‘	25 —
‘‘ ‘‘ toneladas - kilómetros de peso bruto	‘‘	8 49
En por ciento de los gastos.............		179 —
‘‘ ‘‘ ‘‘ del capital garantido........		6 36
‘‘ ‘‘ ‘‘ del capital realizado........		7 36

TABLA 11

Gastos de explotación

Vía y obras: Ascendieron estos gastos á....	$	608.512 34
igual á un gasto por un kilómetro de vía, en término medio, de..................	‘‘	312 85
y en por ciento:		
De las entradas		13 95
De los gastos............................		23 59

Locomotoras: Estos gastos ascendieron á....	$	859.541 06
ó sea en término medio:		
Por un kilómetro de vía..................	"	441 91
y por 1.000:		
kilómetros de locomotoras................	"	237 —
ejes-kilómetros de vehículos..............	"	7 35
toneladas-kilómetros de peso útil........	"	4 85
toneladas-kilómetros de peso bruto........	"	1 63
y en por ciento:		
De las entradas		19 70
De los gastos............................		33 32
En el año anterior el gasto de locomotoras fué de...............................	$	778.256 88
ó sea por 1.000 kilómetros de locomotoras..	"	227 —

		Año 1906-907		Año 1907-908
Telégrafos: Se ha gastado....	$	17.435 35	$	16.838 74
ó sea por 1 kilómetro de vía	"	8 96	"	8 66
y representan en por ciento:				
De las entradas.............		0 41		0 39
De los gastos...............		0 72		0 66

Tren rodante: Estos gastos ascendieron á...	$	162.121 71
ó sea en término medio por un kilómetro de vía..............................	"	83 35
y por 1.000:		
ejes-kilómetros de vehículos..............	"	1 39
toneladas-kilómetros de peso útil..........	"	0 91
toneladas-kilómetros de peso bruto........	"	0 31
y representan en por ciento:		
De las entradas..........................		3,72
De los gastos............................		6,28
En el año anterior este gasto fué de........	$	147.845 56
ó sea por 1.000 ejes-kilómetros de vehículos.	"	76 01

Tráfico: Los gastos de tráfico ascendieron á.	$	667.164 38
ó sea término medio:		
Por un kilómetro de vía..................	"	343 01
y por 1.000:		
kilómetros de locomotoras...............	"	184 —
ejes-kilómetros de vehículos..............	"	5 71
toneladas-kilómetros de peso útil..........	"	3 76
toneladas-kilómetros de peso bruto......	"	1 27
y representan en por ciento:		
De las entradas...........................		15,29
De los gastos............................		25,86
En el año anterior los gastos de tráfico han sido de...............................	$	591.837 45
ó sea, en término medio, por 1.000 toneladas-kilómetros de peso útil.............	"	3 45
y representaban en por ciento:		
De las entradas...........................		13,77
De los gastos............................		24,62

Gastos generales: Ascendieron á............	$	257.500 77
ó sea en término medio:		
Por un kilómetro de vía..................	"	132 39
Por 1.000 toneladas-kilómetros de peso útil..	"	1 45
y representan en por ciento:		
De las entradas............................		5,90
De los gastos.............................		9,98
En el año anterior estos gastos representaron, en por ciento:		
De las entradas..........................		5,87
De los gastos............................		10,49

	Año 1907-1908	Año 1906-1907
Alquiler de tren rodante: Estos gastos ascendieron á..........	$ 13.491 62	$ 7.929 32
ó sea en por ciento:		
De las entradas................	0 31	0 18
De los gastos..................	0 56	0 31

Gastos totales: Los gastos totales de explotación ascendieron á..................	$	2:579.608 32
ó sea en término medio:		
Por un kilómetro de vía................	"	1.326 24
y por 1.000:		
kilómetros recorridos por las locomotoras.	"	710 —
kilómetros de trenes..................	"	919 —
ejes-kilómetros de vehículos............	"	22 06
toneladas-kilómetros de peso útil........	"	14 54
toneladas-kilómetros de peso bruto......	"	4 90
y en por ciento:		
De las entradas		59 13
Del capital garantido		3 92
Del capital realizado		4 96

En el año anterior los gastos de explotación fueron de:

Gasto total............................	$	2:404.324 96
Por un kilómetro de vía................	"	1.236 13
" 1.000 kilómetros de locomotoras.......	"	701 —
" " " de trenes............	"	890 —
" " ejes-kilómetros de vehículos.....	"	20 42
" " toneladas-kilómetros de peso útil.	"	14 03
" " toneladas-kilómetros de peso bruto	"	4 75

TABLA 12

Ganancias y Pérdidas

Los productos y gastos de explotación, durante el año 1907-908, importaron:

Productos	$	4:362.666 20
Gastos	"	2:579.608 32
resultando una ganancia de............	$	1:783.057 88

La explotación ha dado un interés de:

	S/ el capital realizado		S/ el capital garantido	
	Años		Años	
	1906-1907	1907-1908	1906-1907	1907-1908
Central:				
Extensión al Norte......	2 02	2 13	2 26	2 40
Extensión al Este.......	5 13	5 30	5 87	5 89
Ramal Nordeste (Pando á Minas).........	—	—	5 28	5 47
Término medio	—	—	3 98	4 11
Secciones no garantidas..	5 13	4 77	—	—
Total y término medio...	4 49	4 32	3 98	4 11
Noroeste...............	0 97	0 75	1 56	1 21
Midland................	1 06	0 54	1 19	0 60
Norte.......	0 71	0 35	1 01	0 51
Uruguayo del este.	0 91	1 01	1 33	1 50
Total ó término medio general...	3 24	3 02	2 62	2 48

TABLA 13

Estado de los capitales

El capital emitido por los ferrocarriles, es de...............................	$	59:181.913 55
ó sea en término medio, por un kilómetro de vía; como sigue:		
Central:		
Extensión al Norte.................	$	26.072 13
Extensión al Este	"	26.517 85
Extensión al Oeste, ramal Nordeste (Central á Pando y Pando á Minas), línea Central y otros ramales......	"	32.295 73
Total y término medio.............	$	29.947 26
Noroeste	"	37.734 51
Mídland	"	26.380 19
Norte	"	34.189 31
Uruguayo del este..................	"	33.661 61
Total general y término medio......	$	30.426 94
El interés que deben abonar por acciones y obligaciones de preferencia, es de....	$	2:103.086 03
ó sea, en término medio, por un kilómetro de vía.........................	"	1.081 25

TABLA 14

Servicio de la garantía

La longitud de vía con goce de la garantía, está representada en este año, por kilómetros		1.199.804 24
de cuya longitud total, fueron explotados durante el año..................		1.149.708 94
y solamente durante 46 días, la primera sección de la línea prolongación Extensión al Este, comprendida entre las estaciones Nico Pérez y Cerro Chato, librada al servicio público con fecha 15 de Mayo de 1908; con kilómetros....		50.095 90
El capital que representan estas líneas, aforadas al precio de £ 5.000 por kilómetro, es de.......................	$	28:195.399 64
El interés garantido sobre este capital es de 3 ½ por ciento y en conjunto ascendió en este año, á................	$	950.900 44
y como sólo se abonaron, según los resultados de las liquidaciones practicadas	"	640.328 01
El Estado ha economizado en este servicio	$	310.572 43

Esta economía, resultante del exceso de 1 ½ á 5 por ciento de rendimiento neto, han concurrido á formarla, las siguientes líneas:

EJERCICIO 1907-1908

		1.er Semestre		2.° Semestre		TOTAL
CENTRAL:						
Ext. al Norte ..	$	27.514 19	$	34.361 97	$	61.876 16
" " Este	"	84.799 74	"	90.064 62	"	174.864 36
Ramal Nordeste	"	36.320 36	"	36.320 36	"	72.640 72
URUGUAYO DEL ESTE	"	—	"	1.191 19	"	1.191 19
Total....	$	148.634 29	$	161.938 14	$	310.572 43

Total de la vuelta........	$	310.572 43
A este resultado, debe agregarse la suma reintegrada al Estado por la Extensión al Este del Ferrocarril Central, por las dos terceras partes del excedente de 6 por ciento de rendimiento neto obtenido por la citada línea en el segundo semestre, y se tendrá el monto economizado por concepto de garantías, en este año..........................	"	6.121 21
	$	316.693 64

Montevideo, Junio 30 de 1909.

Guillermo Botte,
Contador.

V.° B.° — *A. Madalena,*
Director.

EJERCICIO 1907-908.

11	12	13	14
Apertura de la línea al servicio público		Nombre de la Compañía que representa el Ferrocarril	Domicilio de la Administrac. del Ferrocarril
Decreto	Apertura efectiva		
—	—	—	—
—	—	Ferrocarril Central	Montevideo
ctubre 1869	1.° Enero 1869	—	—
viembre 1871	15 Noviembre 1871 1.° Abril 1872	— —	— —
Julio 1872	16 Noviembre 1872		
Julio 1874	16 Mayo 1874	—	—
—	15 Noviembre 1879	—	—
ebrero 1886	2 Febrero 1886	—	—
ebrero 1887	15 Julio 1886 6 Enero 1887	— —	—
Mayo 1876	20 Mayo 1876	Id.	Id.
—	—	Id.	Id.
	17 Setiembre 1882	Id.	Id.
—	—	Id.	Id.
Abril 1888	14 Abril 1888	—	
tiembre 1888	26 Setiembre 1888	—	—
viembre 1888	18 Noviembre 1888		—
Enero 1889	6 Enero 1889	—	—
—	—	Id.	Id.
viembre 1890	28 Noviembre 1890	—	
Abril 1891	1.° Febrero 1891	—	
Abril 1891	1.° Mayo 1891	—	—
ebrero 1892	5 Febrero 1892		

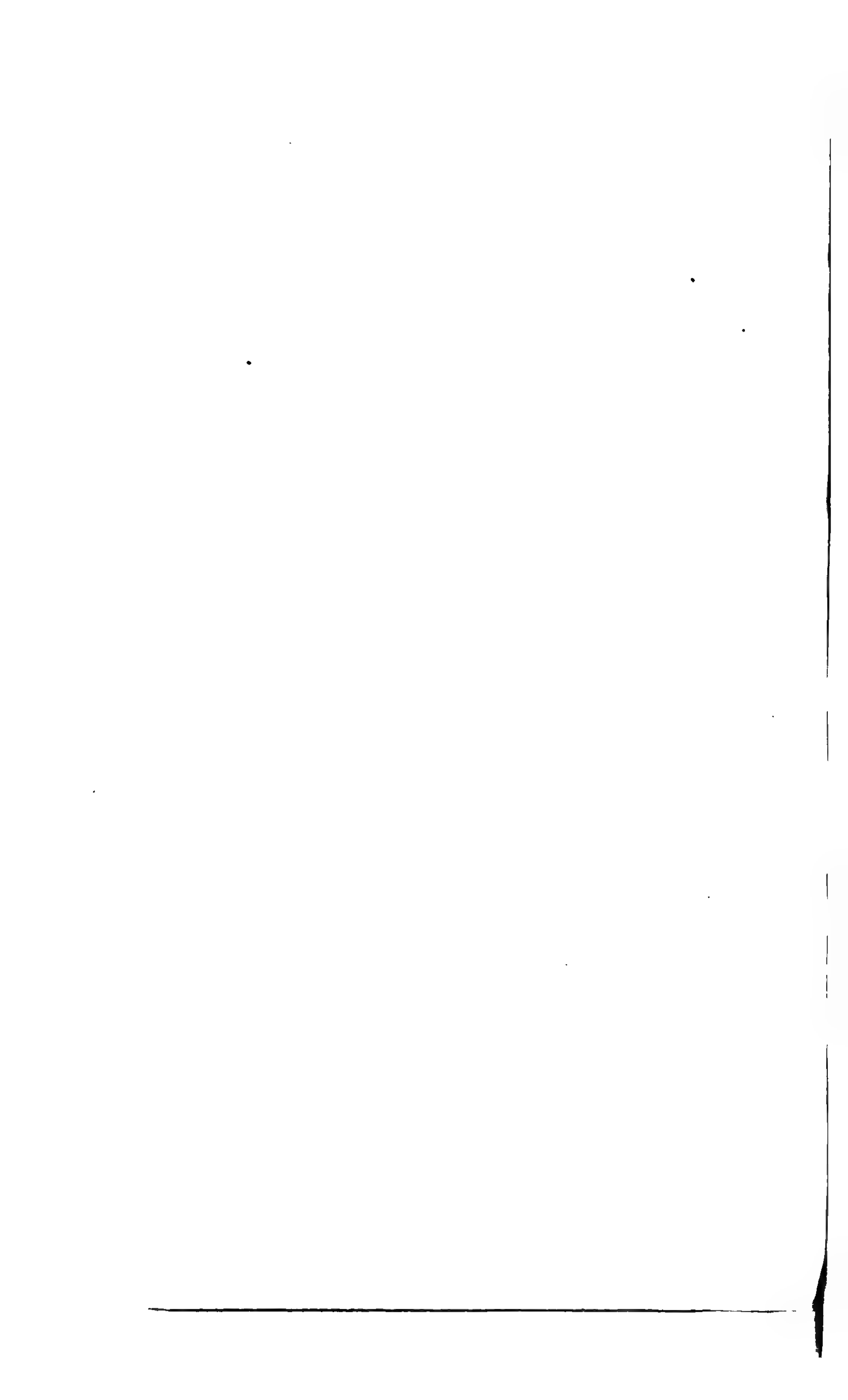


TABLA N.° 1. **Existencia de Locomotoras** EJERCICIO 1907-908.

1	2	3	4	5	6	7	8	9
Número de orden	NÓMINA DE LOS FERROCARRILES	EXISTENCIA TOTAL		CLASIFICACIÓN DE LAS LOCOMOTORAS				
		En servicio	Corresponde á 10 kilómetros de vía	De Pasajeros Mixtas y de Carga	De Maniobras	Peso de una locomotora con tender, en servicio		
						Máximum	Mínimum	Término medio
		Número				Toneladas		
1.	Central	107	0 83	94	13	100 00	34 26	62 47
2.	Noroeste	16	0 89	16	—	47 00	21 00	39 06
3.	Midland	14	0 45	12	2	70 25	17 70	57 00
4.	Norte	5	0 44	5	—	63 00	31 00	52 20
5.	Uruguayo del Este	4	0 79	4		77 00	15 60	41 00
	TOTAL general y término medio	146	0 75	131	15	—		58 44

TABLA N.º 2. **Existencia de Coches de Pasajeros** EJERCICIO 1907-908.

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
Número de orden	NÓMINA DE LOS FERROCARRILES	Existencia Total	Total de:				En termino medio corresponde á 10 Km. de vía:				En término medio correspond. por eje		En término medio corresponde peso propio por asiento	Ejes en término medio por cien mil ejes kilómetros
			Ejes	Asientos	Camas	Peso propio	Coches 10 C. 3 / T. A. C. 3	Ejes 10 C. 4 / T. A. C. 3	Asientos 10 C. 5 / T. A. C. 3	Peso propio C. 7 / T. A. C. 3	Asientos C. 5 / C. 4	Peso propio C. 7 / C. 4	C. 7 / C. 5	100.000 C. 4 / T. 6 C. 3
			Número			Ton.ª	Número			Ton.ª	Núm.	Toneladas		Número
1.	Central	98	328	4.197	108	1.545	0 76	2 55	32 67	12 08	12 80	4 71	0 368	2 75
2.	Noroeste	18	34	405	—	180	0 78	1 90	22 65	7 27	11 91	8 82	0 321	6 26
3.	Midland	17	50	569	50	230	0 54	1 58	17 95	7 25	11 38	4 60	0 404	4 80
4.	Norte	5	10	200	—	44	0 44	0 88	17 52	8 85	20 00	4 40	0 220	6 86
5.	Uruguayo del Este	8	6	106	—	25	0 60	1 19	21 02	4 96	17 67	4 17	0 236	4 75
	TOTAL y término medio gral.	186	428	5.477	158	1.974	0 70	2 20	28 16	10 15	12 80	4 61	0 360	8 07

Tabla N.° 3. **Existencia de Furgones** Ejercicio 1907-908.

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
Número de orden	NÓMINA DE LOS FERROCARRILES	Existencia Total	Total de:			En término medio corresponde á 10 kilómetros de vía:				Término medio corresponde por eje:		Ejes en término medio por cien mil ejes-kilómetros
			Ejes	Carga máxima	Peso propio	Furgones	Ejes	Carga máxima	Peso propio	Carga máxima	Peso propio	
						10 C.3 / T. A. C. 8	10 C.4 / T. A. C. 8	10 C.5 / T. A. C. 8	10 C.6 / T. A. C. 8	C. 5 / C. 4	C. 6 / C. 4	100.000 C. 4 / T. 6 C. 6
		Número		Toneladas		Número		Toneladas				Número
1.	Central	59	184	800	656	0 46	1 43	6 22	5 11	4 35	3 57	1 30
2.	Noroeste	6	20	25	46	0 34	1 12	1 40	2 57	1 25	2 30	4 36
3.	Midland	11	26	52	77	0 35	0 82	1 64	2 43	2 00	2 96	2 12
4.	Norte	3	6	12	20	0 26	0 53	1 05	1 75	2 00	3 33	5 95
5.	Uruguayo del Este	2	4	10	13	0 40	0 79	1 98	2 58	2 50	3 25	2 66
	TOTAL y término medio	81	240	899	812	0 42	1 26	4 62	4 17	3 75	3 38	1 49

TABLA N.º 4. **Existencia de Vagones de Carga** EJERCICIO 1907-908.

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
Número de orden	NÓMINA DE LOS FERROCARRILES	Existencia Total	Total de:					En término medio corresponde á 10 Km. de vía.				Término medio correspond. por eje		Ejes en término medio por cien mil ejes-kilómetros
			Ejes	Carga máx.	Superficie	Volumen	Peso propio	Vagones	Ejes	Carga máx.	Peso propio	Carga máx.	Peso propio	
								10 C.3 / T.A.C.8	10 C.4 / T.A.C.8	10 C.5 / T.A.C.8	10 C.8 / T.A.C.8	C.5 / C.4	C.8 / C.4	100.000 C.4 / T.6 C.9
		Número		Ton.s	Mets.²	Mets.³	Ton.s	Número		Toneladas				Número
1.	Central	1.846	5.504	26.350	32 585	43.628	14.246	14 37	42 84	205 12	110 90	4 79	2 59	7 84
2.	Noroeste	238	584	2.180	3.360	5.255	1 505	13 31	31 54	121 92	84 17	3 87	2 67	12 08
3.	Midland	293	822	3.691	5.719	12.799	2.290	9 24	25 93	116 42	72 23	4 49	2 79	8 09
4.	Norte	113	226	904	1.514	2.565	627	9 90	19 80	79 19	54 93	4 00	2 77	18 20
5.	Uruguayo del Este	90	216	1.138	1.438	1.963	591	17 85	42 84	225 71	117 22	5 27	2 74	83 66
	TOTAL y término medio	2.580	7.382	34.263	44.616	66.210	19.259	13 26	37 70	176 15	99 02	4 67	2 63	8 44

T…or las Locomotoras 1907-908.

1	15	16	17	18	19…	24	25
	TRABAJO EFECTUADO POR LAS L…						
				Del Peso		Útil + Muerto	
Número de orden	En término medio …or 1 tren kilómetro C. 14 / C. 4	De Coches	De Furgones	De Vagones	Tot… Vehí… C. 16 …	…yendo muerto …le …otoras … C. 21	En término medio por 1 tren kilómetro C. 24 / C. 4
	Toneladas	Toneladas — kilómetros					
1.	65	56.182.642	50.658 066	181.739.894	288.580	…0.714	255
2.	56	2.075.648	1.055.406	12.465 242	15.596	…1.900	196
3.	58	5.352.100	3 636.390	28.334.732	37.323	…6.209	23
4.	62	690.791	835.584	3.440.340	4.466	…3.061	200
5.	46	527.290	493.444	1.758.187	2.768	…0.471	156
	63	64.828.415	56.169.910	227.788.285	348.785	…0.475	247

…hículos Eje…

10	11	12	13	…
VAGONES DE CARGA				Coche…
Cargados	Vacíos	En tér. m. por 1 km. de vía C. 9 / T. A. C. 8	Por eje / T. 4 C. 4	T… C. 3 …
	Ejes - kilométricos			
47.928.704	22.346.116	54.622	12.749	96.2…
3.531.049	1.187.581	26.111	8.278	5.67…
7.212.820	2.942.906	32.084	12.355	12.5…
951.972	290.028	10 880	5.496	1.49…
485.178	206.478	12.727	2.974	91…
59.954.723	26 928.201	44.666	11.849	116.9…

1			13	14	15	16	17
		…JEROS TRANSPORTADOS EN TOTAL					
			En término medio:				
NÚMERO DE ORDEN		…ido	Recorrido medio de un pasajero C. 12 / C. 11	Pasajeros por un kilóm. de vía C. 11 / T. A. C. 8	Pasaj-kilóm. por un kilóm. de vía C. 12 / T. A. C. 8	Recorrido medio en relación á la longitud de la vía 100 C. 13 / T. A. C. 8	Por un eje-kilóm. de coche C. 12 / T. 6 C. 8
		…lóm.	Kilómets.	Número		%	Número
1.	CENTRA…						
a.	Exte…		—	180	—		—
b.	Exte…		—	880	—	—	—
c.	Ram…		—	676	—	—	—
			—	282	—	—	—
d.	Ram…		—	5.772	—	-	—
e.	Exte…		—	159	—	—	-
f.	Cent…		—	2.849	—	—	—
			—	1.673		—	—
			—	—	—	—	—
	Todo…	86	48	887	40.491	3	4 36
2.	NOROES…	74	72	118	8.495	40	2 80
3.	MIDLA…	89	108	118	12.172	32	3 32
4.	NORTE…	08	77	61	4.756	67	3 46
5.	URUGU…	25	40	347	13.795	79	5 50
		10	51	595	30.144	3	4 21

Tráfico de

EJERCICIO 1907-908.

18	19		34	35	36	37
ÓN DE LA CARGA			TRANSPORTADA			
onstrucción		Me	En término medio:			
Varios	Total C. 15 á 18	ge	lóm. de vía $\frac{C. 32}{T. A. C. 8}$	Recorrido medio de una tonelada $\frac{C. 32}{C. 31}$	Recorrido medio en relación á la longitud de la vía $\frac{100\ C. 35}{T. A. C. 8}$	Por un eje-kilóm. de vagón $\frac{C. 32}{T. 6\ C. 9}$
das			Ton.-Km.	Kilómets.	%	Toneladas
6.940	9 542	3	—	—	—	—
6.505	10.584	2	—	—	—	—
6.457	54.740	2	—	—	—	—
19.902	74.816	8	—	—	—	—
63.562	114.923	5	—	—	—	—
10.282	12.984	2	—	—	—	—
160.694	185.047	17	—	—	—	—
234.538	312.954	26	—	—	—	—
254.440	387.770	34	—	—	—	—
166.041	229.688	18	109.493	148	12	2 00
3.799	5.685	1	48.048	113	63.	1 84
7.025	10.307	3	53.894	149	47	1 67
1.194	1.912		27.551	108	90	2 58
797	15.092		35.580	48	85	2 80
179.856	269.374	24	87.978	141	7	1 97

15	16	17	1[illegible]	33	34	35	36	37	38	39
ENDAS		CA	IS PRODUCTOS DE EXPLOTACIÓN							
				término medio por 1000				En %		
r un kióm. vía	En % del producto total	Total	Por kiló de	Kilóms. de tren	Ejes-Km. de vehículos	Ton.-Km. de peso util	Ton.-Km. de peso bruto sin locomot.	De los gastos	Del capital garantido	Del capital realizado
14 / A. C8	100 C. 14 / C. 30		C. / T. A	C. 30 / T 5 C 4	C. 30 / T 6 C 14	C. 30 / T 5 C 14	C. 30 / T 5 C 23	100 C. 30 / C. 45	100 C. 30 / T 12 C 5	100 C. 30 / T 12 C 3
	%	Pesos		os				%		
5 88	2 11	268.606 05	89	1.315	—	—	—	184	5 24	4 67
8 50	2 85	405.807 61	1.96	1.723	—	—	—	214	11 06	9 95
6 28	4 87	158.872 71	1.73	1.869	—	—	—	212	10 86	—
5 71	2 90	822.286 87	1.39	1.589				203	8 08	—
5 97	5 91	115.252 19	3.20	1.734		—	-	—	-	-
2 87	4 61	191.366 54	56	1.285		—	—		—	—
9 06	4 83	1.268.504 76	3.94	1.660	—	—		—	-	—
4 19	4 88	1.575.123 49	2.26	1.606	—	—	—	177	—	(1) 10 78
9 98	4 26	2 397.409 86	1.88	1.601	38	25	8 31	184	8 08	9 43
3 43	1 92	178.212 15	99	1.596	43	28	10 13	126	5 89	3 65
3 62	3 17	283.807 09	78	1.121	27	19	6 15	115	4 51	4 01
3 45	1 58	75.744 79	66	1.941	67	31	13 09	116	3 73	2 59
0 19	3 22	89.648 29	78	1.573	69	34	18 64	139	5 81	3 57
3 98	3 97	2.924.822 18	1.50	1.555	37	25	8 29	169	6 40	7 38

38	39	40	41	42	4
NERALES				ALQUI DE TREN R	
nedio por 1000		En %			
Ton.-kilóm. de peso útil	Ton.-kilóm. de peso bruto	De las entradas	De los gastos	Total	De entra
C. 34 / T 5 C 14	C. 34 / T 5 C 23	100 C. 34 / T 10 C 30	100 C. 34 / C. 45		100 C / T 10 C
			%	Pesos	
1 19	0 40	4 80	8 85	2.443 60	0 0
2 76	0 99	9 77	12 29	88 57	0 04
2 16	0 69	11 13	12 86	5.265 79	1 57
4 29	1 79	13 64	15 80	131 36	0 14
4 80	1 92	14 10	19 64	—	—
1 45	0 49	5 90	9 98	7.929 32	0 18

52	53	54
	En %	
e las tradas	Del capital garantido	Del capital realizado
C. 45 / 0 C 30	100 C. 45 / T 12 C 5	100 C. 45 / T 12 C 3
	%	
4 21	3 97	5 11
0 52	4 68	2 90
6 60	3 91	3 47
8 37	3 22	2 24
1 79	3 81	2 56
9 18	3 92	4 26

Ejercicio 1907-908.

	10	11	12	13	14	15	16
		INTERESES s/ el capital realizado		INTERESES s/ el capital garantido		RELACIÓN entre:	
NCIA	PÉR-DIDA	Ganan-cia	Pérdi-da	Ganan-cia	Pérdi-da	Gastos y productos	Productos y gastos
- C. 8	C 8 - C 7	100 C. 9 / C. 8	100 C. 10 / C. 8	100 C. 9 / C. 5	100 C. 10 / C. 5	C. 8 / C. 7	C. 7 / C. 8
		%				Número	
278 20	—	2 13	—	2 40	—	0 54	1 84
456 80	—	5 80	—	5 89	—	0 47	2 14
581 57	—	—	—	5 47	—	0 47	2 12
811 37	—	—	—	4 11	—	0 49	2 08
—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	
—	—	—	—	—	—	—	—
811 61	—	(3) 4 77	—	—	—	0 56	1 77
122 98	—	4 32	—	4 11	—	0 54	1 84
770 06	—		—	1 21	—	0 80	1 26
662 15	—	—	—	—	—	0 80	1 26
432 21	—	0 75	—	1 21	—	0 80	1 26
074 96	—	0 54	—	0 60	—	0 87	1 15
664 64	—	0 35	—	0 51	—	0 86	1 16
768 09	—	1 01	—	1 50	—	0 72	1 39
057 88	—	3 02	—	2 49	—	0 59	1 69

(...) levó desde esa fecha á $ 6.022.989 55.

TABLA oca

1		
NÚMERO DE ORDEN		TAL I N
1.	CENT.	
a.	Seccic garant	
b.	Seccic no garant	
2.	NORO	1.3
3.	MIDL	
4.	NORT	
5.	URUG	
		1.3

OBSERVACIO

(1) No e

(2) Incl ada. £ 7

(e la Comp

TABLA N… 907-908.

1			14	15	16	17	…3	24
				RESULTADOS DE L…				
NÚMERO DE ORDEN	DE LOS…	…os …as	Total	Ganancia Total	Ganancia En % del capital garantido (%)	Exceso de 1 y ½ á 5 %	…echos …luana …pen- …los … la …ntía	Líquido C.22 — C.23
1.	CENTRA…	63	95.526 37	79.212 71	2 30	27.514 19	—	98.115 71
		82	100.091 56	86.060 49	2 50	34.361 97	—	86.267 93
a.	Extens…	45	195.617 98	165.273 20	2 40	61.876 16	—	179.383 64
		15	117.281 91	130.878 47	5 40	84.799 74	—	—
		82	140.946 22	163 578 33	6 36	90.064 62	—	—
b.	Extens…	97	258.228 13	294.456 80	5 89	174.864 36	—	—
		69	48.681 83	53.729 90	5 18	36.320 36	—	—
		74	52 762 88	59.851 47	5 77	36.320 36	—	—
c.	…amal N…	43	101.444 71	113.581 37	5 47	72.640 72	—	—
		47	261.490 11	263.821 08	—	148.684 29	—	98.115 71
		88	293.800 66	309 490 29	—	160.746 95	—	86 267 93
		85	555.290 77	573.311 37	4 11	309.381 24	—	179.383 64
			48.801 88	12.242 37	1 30	—	…8 15	28.587 58
			44.604 83	10.527 69	1 11	—	…0 05	31.525 63
2.	NOROES…		88.406 71	22.770 06	1 21	—	…8 20	60.068 16
			128.725 95	47.607 40	1 28	—	…9 58	121.901 52
			162 557 89	(²) 2.532 44	—	—	…6 05	123.045 05
3.	MIDLAN…		291.283 84	45.074 96	0 60	—	…5 63	244.946 57
			43.280 03	10.859 21	0 81	—	…1 39	44.154 97
			43 287 50	2.805 43	0 21	—	…8 35	45.478 01
4.	NORTE…		86 567 53	13.664 64	0 51	—	…9 74	89.632 98
			18.791 74	7.685 62	1 30	—	—	20.734 64
			26.412 79	10.077 47	1 70	1.191 19	—	19.543 45
5.	URUGU…		45.204 53	17.763 09	1 50	1 191 19	—	40.278 09
			496 089 71	342.215 68	2 53	148.634 29	…9 12	308.444 37
			570.663 67	330.368 44	2 43	161.938 14	…4 45	305.860 07
	TOTA…		1.066.753 38	672.584 12	2 48	310.572 43	…3 57	614.304 44

OBSERVACION…
(¹) Con fe…
(²) Pérdid…

II

FERROCARRIL CENTRAL DEL URUGUAY

ASUNTOS DIVERSOS

Dragado alrededor de los muelles de la Empresa del Ferrocarril Central en Bella Vista

Excmo. señor Ministro de Obras Públicas, Ingeniero don Juan P. Lamolle.

Ignacio M. Soria, representante legal de la Compañía del Ferrocarril Central del Uruguay, ante V. E. como mejor proceda, me presento y digo:

Que vengo á solicitar de V. E. se sirva disponer que, con las dragas que posee el Estado, se efectúe el dragado alrededor de los muelles de esta Compañía en Bella Vista.

Con fecha 26 de Enero próximo pasado, el Superior Gobierno concedió á la Empresa la autorización que solicitó para efectuar dicho dragado con una draga perteneciente á los señores Wilson, Sons y C.° Ltd. Este trabajo no pudo efectuarse debidamente, y desde entonces todos los esfuerzos hechos por la Compañía que represento para conseguir se llevara á cabo por otros medios han resultado infructuosos.

La necesidad de dotar á los muelles de la Compañía en este punto de mayor profundidad, se hace á diario más evidente y urgente, pues sucede con frecuencia que las lanchas no pueden atracar ó retirarse al concluir las operaciones, por falta de agua. Esto, además de importar un serio perjuicio para los interesados, por cuanto trae aparejada una demora en la salida de los vapores ó barcos, impide también la arrimada de otras lanchas y por ende las operaciones en los muelles.

El único muelle, además de los de la Compañía, habilitado para el embarque de frutos del país, es el del depósito Fiscal en la playa de la Aguada (Mercado de Frutos), que no tiene la capacidad suficiente para atender á toda la exportación, además de la parte de lo importado que se desembarca allí. Es, por esta razón, de imprescindible necesidad, que nuestros muelles estén en condiciones de facilitar en todo lo posible el movimiento público de frutos, máxime teniendo en cuenta que la cosecha de trigo este año supera en mucho á cualquiera de las de algunos años anteriores.

La necesidad de dragar alrededor de estos muelles, es, pues, de conveniencia pública además de necesaria para esta Empresa.

Me permito acompañar á la presente un mapa demostrando los muelles y el dragado proyectado, como asimismo los sondajes que se han efectuado. La profundidad del agua alrededor de los muelles es muy limitada, y con los fuertes vientos del Norte que son frecuentes en esta época del año, los muelles resultan mayormente inútiles, por la bajante que se produce.

Esta Empresa considera que debería dragarse una profundidad media de 50 á 60 centímetros en toda la extensión marcada con carmín en el mapa adjunto. Entiende, también, que el material que se extraería sería, en su mayor cantidad, adaptable para el terraplenamiento que se efectúa con motivo de las obras del puerto, de manera que la Empresa Constructora podría utilizarlo en esas obras. Sin embargo, la Compañía que represento estaría preparada á abonar á aquella Empresa el importe del dragado que se efectuara en condiciones onerosas, y á ese efecto convendría con ella los precios respectivos, si V. E. lo cree pertinente.

Por lo expuesto: Ruego á V. E. se sirva disponer de acuerdo con lo solicitado, por ser justicia, etc.

Montevideo, Enero 22 de 1908.

Ignacio M. Soria.

Ministerio de Obras Públicas.

Montevideo, Enero 23 de 1908.

Informe la Oficina Técnico-Administrativa de las Obras del Puerto.

LAMOLLE.

Oficina Técnico-Administrativa de las Obras del Puerto.

Montevideo, Febrero 15 de 1908.

Excmo. señor:

El dragado cuya ejecución desea la Empresa del Ferrocarril Central no podrá incluirse en los de las obras del puerto, por encontrarse el sitio respectivo fuera de la zona de ellos.

Por consiguiente, la ejecución de ese trabajo tendrá que ser el resultado de un convenio particular entre la Empresa del Ferrocarril y la Constructora del Puerto.

Considero que no habría entonces inconveniente en que el Gobierno permitiese la ejecución de ese dragado, siempre que con tal motivo, no sufra atraso ó perjuicio la ejecución de las obras del puerto, ni la de otros dragados de interés general que ya se han planeado.

Respecto á si el material que allí se extraiga es de calidad conveniente para ser puesto en terraplenes, se determinará, como de costumbre, durante la ejecución del dragado respectivo.

Dios guarde á V. E. muchos años.

J. Storm.

Ministerio de Obras Públicas.

Montevideo, Febrero 20 de 1908.

Vista la gestión iniciada por la Empresa del Ferrocarril Central del Uruguay, representando la necesidad de efectuar un dragado alrededor de los muelles que dicha Empresa posee en Bella Vista y solicitando se proceda á ejecutar dicho trabajo con las dragas que posee el Estado;

Considerando: que el dragado solicitado responde á la necesidad de facilitar las operaciones de carga y descarga por dichos muelles, operaciones que hoy se ven interrumpidas con frecuencia por falta de profundidad suficiente para efectuarlas con regularidad;

Y atento á lo informado por la Oficina Técnico-Administrativa de las Obras del Puerto,

SE RESUELVE:

Autorizar la ejecución del dragado solicitado por la Empresa del Ferrocarril Central del Uruguay, la que convendrá particularmente con la Empresa General del Puerto de Montevideo las condiciones en que se llevará á cabo dicho trabajo.

La Empresa del Puerto podrá realizar dicha obra á condición de que no sufran atraso ni perjuicios los trabajos del puerto ni los de otros dragados de interés general que ya han sido planeados.

La aplicación del material que se extraiga de los dragados se determinará durante la ejecución de los trabajos por la Oficina Técnico-Administrativa, la que tomará la debida intervención.

La Empresa del Ferrocarril Central del Uruguay queda obligada:

1.º A dar aviso á la Oficina Técnica, con quince días de anticipación, del día en que dé comienzo al dragado.

2.º A remitir mensualmente á la misma Oficina, un detalle del número de chatas volcadas y su cubo aproximado.

3.º A volcar los productos del dragado en la boya destinada á marcar el paraje de descarga de los dragados del puerto, boya situada en la proximidad de Punta Brava.

Comuníquese y notifíquese á la Empresa del Ferrocarril Central.

WILLIMAN.
JUAN P. LAMOLLE.

Autorización para el establecimiento de dos barreras

Ministerio de Obras Públicas.

Montevideo, Abril 23 de 1908.

Vista la solicitud de la Empresa del Ferrocarril Central del Uruguay pidiendo autorización para colocar dos barreras en el paso á nivel existente en el kilómetro $42.^{230}$ con sus casillas respectivas para uso del guardabarrera, y atento lo manifestado por el Departamento Nacional de Ingenieros en el precedente informe.

SE RESUELVE:

Autorizar á la Empresa del Ferrocarril Central del Uruguay para colocar en el paso á nivel existente en el kilómetro 42.230 dos barreras con las respectivas casillas, de acuerdo con los planos y Memorias descriptivas que se acompañan.

El costo de dichas obras se imputará á la cuenta de capital.

Firmados y sellados los planos y Memorias descriptivas, y repuestos los sellos y estampillas adeudados, pase al Departamento Nacional de Ingenieros á sus efectos y comuníquese á la Dirección de Contabilidad y Control de Ferrocarriles y al Ministerio de Hacienda.

Publíquese.

WILLIMAN.
JUAN P. LAMOLLE.

Construcción de casilla y anexos en la Estación Achar

Ministerio de Obras Públicas.

Montevideo, Mayo 7 de 1908.

Vista la solicitud de la Empresa del Ferrocarril Central del Uruguay (Extensión al Norte) pidiendo autorización para construir en la estación Achar una casilla y demás anexos necesarios para vivienda de los peones de dicha estación y atento lo manifestado por el Departamento Nacional de Ingenieros en el precedente informe,

SE RESUELVE:

Autorizar á la Empresa del Ferrocarril Central del Uruguay (Extensión al Norte) para construir la mencionada casilla y demás anexos de acuerdo con el plano y memoria descriptiva que se acompaña.

El costo de las expresadas obras se imputará á la cuenta de Capital de dicha Empresa.

Firmado y sellado el plano y memoria descriptiva y repuestos los sellos y estampillas adeudados, vuelva al Departamento

Nacional de Ingenieros á sus efectos y comuníquese al Ministerio de Hacienda y á la Dirección de Contabilidad y Control de Ferrocarriles.

Publíquese.

WILLIMAN.
JUAN P. LAMOLLE.

Construcción de plataforma en la Estación Treinta y Tres

Ministerio de Obras Públicas.

Montevideo, Junio 4 de 1908.

Vista la solicitud de la Empresa del Ferrocarril Central del Uruguay, pidiendo autorización para construir en la Estación Treinta y Tres (ramal Sayago á Treinta y Tres) una plataforma para comodidad de los pasajeros, y atento á lo manifestado por el Departamento Nacional de Ingenieros en el informe que precede,

SE RESUELVE:

Autorizar á la expresada Empresa para construir la plataforma de que se trata, de acuerdo con el plano y memoria descriptiva que acompaña.

Firmado y sellado el plano y memoria descriptiva y repuestos los sellos y estampillas adeudados, vuelva al Departamento Nacional de Ingenieros á sus efectos.

Notifíquese á la Empresa del Ferrocarril Central del Uruguay y comuníquese al Ministerio de Hacienda y á la Dirección de Contabilidad y Control de Ferrocarriles y publíquese.

WILLIMAN.
JUAN P. LAMOLLE.

Se autoriza la aplicación de durmientes de acero

Excmo. señor Ministro de Obras Públicas, Ingeniero don Juan P. Lamolle.

Ignacio M. Soria, representante legal de la Compañía del Ferrocarril Central del Uruguay, ante V. E. como mejor proceda, me presento y digo:

Que en vista de la dificultad, cada día más pronunciada, en conseguir rápidas entregas de durmientes de madera dura, de la calidad adecuada para construcciones ferroviarias, esta Empresa ha resuelto utilizar traviesas de acero en la renovación de sus vías.

La clase de durmientes que se empleará es la que en otros países ha dado los mejores resultados en obras similares y de acuerdo con lo preseripto en el artículo 23 del Decreto Reglamentario de la Ley de Trazado General de Ferrocarriles, fechada 3 de Setiembre de 1884, vengo á solicitar de V. E. la autorización necesaria para utilizar dichos durmientes.

Será justicia.

Montevideo, Junio 4 de 1908.

Ignacio M. Soria.

Ministerio de Obras Públicas.

Montevideo, Junio 5 de 1908.

Informe el Departamento Nacional de Ingenieros.

LAMOLLE.

Montevideo, Junio 10 de 1908.

Señor Jefe:

Las traviesas metálicas que se solicita poder emplear en las líneas del Ferrocarril Central, han sido ensayadas con verdadero éxito en la República Argentina, Ferrocarril del Sud.

El suscrito ha tenido á la vista el dibujo-tipo de estos durmientes y puede manifestar que ellos llenan las necesidades para que se les destina.

En nuestro país, ya se han empleado también las traviesas metálicas en las líneas del Midland, Noroeste y Norte del Uruguay, previo informe técnico y decreto del Ministerio de Obras Públicas.

En todos los países europeos son ya de un uso corriente estos durmientes que han venido á sustituir con algunas ventajas á los de madera, los cuales son escasísimos en la actualidad.

La Empresa del Central piensa colocar esta clase de durmientes entre las estaciones Juanicó y Santa Lucía (k. 35 y k. 61) hasta donde se extenderá también la renovación de los rieles nuevos de 39 kilos.

La nueva mejora proyectada colocará esta parte de la línea por donde se efectúa el tráfico, siempre creciente, de las líneas Central, Oeste y Extensión Norte en mejores condiciones, pudiendo esperar la Administración que, aumentando favorablemente las condiciones técnicas de la línea y con el nuevo material rodante, la Empresa mejore el servicio, respondiendo con un aumento de velocidad en sus trenes, á la confianza que le viene dispensando el público.

Por las razones expuestas, soy de opinión que puede autorizarse el empleo de las nuevas traviesas metálicas, quedando la Empresa obligada á presentar los dibujos con anterioridad á su colocación en obra.

Arturo V. Rodríguez.
Ingeniero Inspector.

Ministerio de Obras Públicas.

Montevideo, Junio 22 de 1908.

Informe la Dirección de Contabilidad y Control de Ferrocarriles, con recomendación de pronto despacho en atención á la urgencia representada verbalmente por la Empresa.

LAMOLLE.

Dirección de Contabilidad y Control de Ferrocarriles.

Excmo. señor:

Esta Oficina sólo tiene que agregar de su parte, en apoyo del atinado informe del señor Inspector Técnico, que la ley al determinar las condiciones del material á emplearse en las construcciones ferroviarias establece: que dichas condiciones podrán ser modificadas según los adelantos de la ciencia, debiendo en este caso solicitar la previa autorización del Gobierno.

No ve, pues, inconveniente esta Oficina en que V. E. se sirva resolver de conformidad.

Montevideo, Junio 24 de 1908.

A. Madalena.

Ministerio de Obras Públicas.

Montevideo, Junio 25 de 1908.

Vistos: Y en mérito de lo informado por el Departamento Nacional de Ingenieros y la Oficina de Control de Ferrocarriles, el Poder Ejecutivo,

RESUELVE:

Autorizar á la Empresa del Ferrocarril Central del Uruguay para utilizar durmientes de acero en la renovación de sus vías, debiendo presentar previamente, á la aprobación del Departamento Nacional de Ingenieros, el proyecto de durmientes que se propone emplear.

Vuelva al Departamento Nacional de Ingenieros previa notificación, comuníquese á quienes corresponda y publíquese.

WILLIMAN.
JUAN P. LAMOLLE.

Desvío en la estación Durazno

Ministerio de Obras Públicas.

Montevideo, Julio 16 de 1908.

Visto el proyecto presentado por la Empresa del Ferrocarril Central del Uruguay para la prolongación de un desvío existente en la Estación Durazno, hasta el establecimiento industrial del señor Juan Caorsi, con el fin de facilitar la carga y descarga de frutos y productos;

Atento lo informado por el Departamento Nacional de Ingenieros y la Junta Económico Administrativa del Durazno,

SE RESUELVE:

Aprobar el referido proyecto y autorizar á la nombrada Empresa para llevar á cabo la prolongación del citado desvío, con arreglo á los planos y memoria descriptiva presentados.

Tanto la Empresa como el señor Caorsi quedan obligados á acatar y cumplir cualquier disposición que con respecto á dicho desvío se adopte en el futuro, tanto por la Junta Económico Administrativa del Durazno como por el Poder Ejecutivo, sin derecho á reclamo ni indemnización de ninguna clase.

Firmados y sellados los planos y demás piezas de este expediente y repuestos los sellos y estampillas adeudados, vuelva al Departamento Nacional de Ingenieros, previa notificación á la Empresa.

Comuníquese á quienes corresponda y publíquese.

WILLIMAN.
JUAN P. LAMOLLE.

Construcción de dos galpones para depósito en la estación Central

Excmo. señor Ministro de Obras Públicas, Ingeniero don Juan P. Lamolle.

Ignacio M. Soria, representante legal de la Compañía del Ferrocarril Central del Uruguay, ante V. E. como mejor proceda, me presento y digo:

Que con el objeto de dar mayor amplitud á las facilidades para el manejo de tráfico en la Estación Central, esta Empresa ha resuelto construir en la manzana G, de los terrenos de la Aguada, dos galpones para depósito de cargas. Estas construcciones hacen necesaria la colocación de nuevos desvíos y el retiro de algunos de los existentes, como también la demolición de ciertos pequeños edificios y su reconstrucción en sitios adecuados.

Las obras proyectadas están detalladas y descriptas en los planos y memoria descriptiva que tengo el honor de elevar á consideración de V. E. con la presente, y ruego á V. E. que, previos los informes del caso, se digne autorizar á la Empresa que represento para proceder á su construcción de acuerdo con dicho proyecto.

Será justicia, etc.

Montevideo, Junio 26 de 1908.

Ignacio M. Soria.

Ministerio de Obras Públicas.

Montevideo, Junio 30 de 1908.

Informe el Departamento Nacional de Ingenieros.

LAMOLLE.

Inspección Oficial de Ferrocarriles.

Montevideo, Julio 8 de 1908.

Señor Jefe:

He estudiado los planos y memoria descriptiva del proyecto del galpón de cargas y modificación de desvíos para uso del Ferrocarril Central, ubicado en los terrenos de la ex barraca Caprario en la Aguada. Opino que la superioridad puede aprobar las nuevas construcciones, debiendo, no obstante, la Empresa completar el proyecto con la construcción de las dependencias para la oficina de expendio de guías y señalar nueva ubicación para la rampa destinada á cargar vehículos y maquinarias. El Poder Ejecutivo deberá aprobar la ubicación y disposición nueva que se proyecte para esas dos obras que indico y que no figuran en este proyecto, no obstante solicitarse la demolición de las actuales destinadas á ese mismo fin.

Estando proyectadas las paredes de los nuevos depósitos de hierro ondulado y viniendo á quedar colocadas en una parte céntrica de la ciudad, opino que ellas deberán ir pintadas.

Arturo V. Rodríguez,
Ingeniero Inspector.

Ministerio de Obras Públicas.

Montevideo, Julio 16 de 1908.

Vista la solicitud presentada por la Empresa del Ferrocarril Central del Uruguay, pidiendo autorización para construir en la manzana G, de los terrenos de la Aguada, dos galpones para depósito de cargas, colocación de nuevos desvíos y retiro de algunos de los existentes, demolición de pequeños edificios y su reconstrucción en sitios adecuados, á fin de atender las crecientes necesidades del servicio;

Y atento lo manifestado por el Departamento Nacional de Ingenieros en el precedente informe,

SE RESUELVE:

Conceder á la Empresa del Ferrocarril Central del Uruguay la autorización que solicita para la ejecución de las obras mencionadas, con arreglo á los planos y memoria descriptiva presentados y con sujeción estricta á todas las indicaciones formuladas por el Departamento Nacional de Ingenieros en el precedente informe.

Firmados y sellados los planos y memoria descriptiva y repuestos los sellos y estampillas adeudados, vuelva al Departamento Nacional de Ingenieros á sus efectos, comuníquese y publíquese.

WILLIMAN.
JUAN P. LAMOLLE.

Ampliación del edificio de la estación Migues

Ministerio de Obras Públicas.

Montevideo, Julio 16 de 1908.

Visto el proyecto presentado por la Empresa del Ferrocarril Central del Uruguay relativo á la ampliación del edificio de la Estación Migues, en la línea á Minas, prolongación de la plataforma y traslado del semáforo á 15 metros hacia el Este, á fin de dar mayor amplitud á la mencionada Estación, y en mérito de lo manifestado por el Departamento Nacional de Ingenieros en el precedente informe.

SE RESUELVE:

Aprobar el referido proyecto de ampliación del edificio de la Estación Migues, prolongación de la plataforma y traslado del semáforo, autorizándose su construcción de acuerdo con el plano y memoria descriptiva presentados por la Empresa.

El costo de las obras se imputará á la cuenta de capital de la Empresa del Ferrocarril Central del Uruguay.

Firmados y sellados el plano y memoria descriptiva y repuestos los sellos y estampillas adeudadas, vuelva al Departamento Nacional de Ingenieros á sus efectos.

Notifíquese á la Empresa del Ferrocarril Central y comuníquese al Ministerio de Hacienda y á la Dirección de Contabilidad y Control de Ferrocarriles.

Publíquese.

WILLIMAN.
JUAN P. LAMOLLE.

Construcción de una casilla en la estación Puntas de Maciel

Ministerio de Obras Públicas.

Montevideo, Julio 16 de 1908.

Vista la solicitud de la Empresa del Ferrocarril Central del Uruguay pidiendo autorización para construir, en la Estación Puntas de Maciel, una casilla con sus anexos necesarios á fin de proveer al peón de dicha estación de una habitación adecuada, y en mérito de lo manifestado por el Departamento Nacional de Ingenieros en el precedente informe,

SE RESUELVE:

Autorizar á la Empresa del Ferrocarril Central del Uruguay para construir en la estación Puntas de Maciel una casilla con sus anexos necesarios, destinada al peón de dicha estación, de acuerdo con el plano y memoria descriptiva que acompaña.

El costo de las obras se imputará á la cuenta de capital de la mencionada Empresa.

Firmados y sellados el plano y memoria descriptiva y repuestos los sellos y estampillas adeudados, vuelva al Departamento Nacional de Ingenieros á sus efectos.

Comuníquese al Ministerio de Hacienda y á la Dirección de Contabilidad y Control de Ferrocarriles; notifíquese á la Empresa del Ferrocarril Central del Uruguay y publíquese.

WILLIMAN.
JUAN P. LAMOLLE.

Expropiación de terrenos en la Estación Peñarol

Excmo. señor Ministro de Obras Públicas, Ingeniero don Juan P. Lamolle.

Pedro Avila Veira, por la Compañía del Ferrocarril Central del Uruguay, ante V. E., comparezco y digo:

Que hace varios años la Empresa tuvo necesidad de ocupar una pequeña fracción de terreno, de 58 m. 85 dcm. cuadrados, parte de mayor área perteneciente á don Román Domínguez, situada cerca de la Estación Peñarol, frente á la calle Villarón, con el objeto de establecer en ella un desvío de acceso al patio de los almacenes que la Empresa tiene en aquel punto.

Dada la urgencia del caso y la circunstancia de ser el señor Domínguez empleado de la Compañía, como jefe de aquella Estación, la ocupación se llevó á efecto de inmediato, sin juicio ni indemnización previa, á vista y paciencia del propietario y por consiguiente, con su tácito consentimiento, y en el concepto de pagarse el precio correspondiente cuando el señor Domínguez lo exigiera.

La oportunidad ha llegado ahora, por cuanto el señor Domínguez, habiendo dejado de ser empleado de la Compañía, reclama el abono de la indemnización que se le adeuda.

La Empresa está pronta á satisfacer al propietario; y al efecto, usando de la facultad que le acuerda el artículo 5.° del decreto-ley de 25 de Febrero de 1878, ha resuelto promover el respectivo juicio de expropiación, á fin de que en él se establezca en forma la indemnización debida al propietario por los 58 m. 85 dcm. que le han sido tomados y se proceda á su pago y escrituración á favor de la Compañía.

Con ese objeto, presento un plano demostrativo de la ubicación y área de la fracción de terreno del señor Domínguez ocupada por la Empresa, y pido á V. E. que, de acuerdo con el artículo 447, inciso 2.°, del Código Civil, y previos los informes que considere oportunos, se sirva declarar que el derecho de expropiación concedido á la Compañía por la citada ley de 25

de Febrero de 1878, es aplicable á la mencionada fracción de terreno de don Román Domínguez.

Dígnese V. E. así decretarlo, pues es de justicia.

Montevideo, Julio 27 de 1908.

Pedro Avila Veira.

Ministerio de Obras Públicas.

Montevideo, Julio 31 de 1908.

Informe el Departamento Nacional de Ingenieros.

LAMOLLE.

Inspección Oficial de Ferrocarriles.

Montevideo, Agosto 5 de 1908.

Señor Jefe:

Los hechos enunciados por el apoderado del Ferrocarril Central del Uruguay son perfectamente exactos. La ocupación del terreno propiedad del señor Domínguez, en una extensión de 58 m^2 85, la considero indispensable para el movimiento de entrada y salida de trenes al patio de almacenes en la Estación Peñarol. De no declarar el Poder Ejecutivo la expropiación á título de utilidad pública de esa pequeña parcela, se vería seriamente resentido el buen servicio de los distintos trenes que maniobran en los talleres del Peñarol, con perjuicio evidente para el público.

Por consiguiente, no trepido en aconsejar que debe accederse á lo pedido por la Empresa.

Arturo V. Rodríguez,
Ingeniero Inspector.

Ministerio de Obras Públicas.

Montevideo, Agosto 8 de 1908.

Vista al señor Fiscal de Gobierno de 2.º turno.

LAMOLLE.

Fiscalía de Gobierno de 2.º turno.

Excmo. señor:

El contrato de reorganización del Ferrocarril Central del Uruguay, celebrado con el Gobierno Provisional de la época, contiene disposiciones que son de carácter legislativo en mérito de la aprobación de los actos de tal índole que expidió en oportunidad el Cuerpo Legislativo que actuó en 1879, y entre ellos, figura el artículo 5.º de dicho contrato que autoriza la expropiación de los terrenos que necesite la Compañía para establecer la vía férrea con sus estaciones y demás accesorios.

A condición de que la parcela de que se trata figure como necesaria para complementar el primer establecimiento, puede V. E. de conformidad al inciso 2.º del artículo 447 del Código Civil expedir un decreto haciendo la designación de dicho bien, y declarando con tal motivo urgente la expropiación (artículo 455 del mismo Código).

No obstante lo expuesto, V. E. resolverá según lo estime más arreglado.

Montevideo, Setiembre 24 de 1908.

Alfonso Pacheco.

Ministerio de Obras Públicas.

DECRETO

Montevideo, Octubre 1.º de 1908.

Visto el expediente iniciado por la Empresa del Ferrocarril Central del Uruguay pidiendo se declare de utilidad pública la expropiación de una parcela de terreno perteneciente á don Román Domínguez, necesaria para establecer en ella un desvío de acceso al patio de los almacenes que la Empresa tiene establecidos en la Estación Peñarol;

De conformidad con lo dispuesto por el artículo 5.º del contrato de reorganización de la Compañía, de fecha 25 de Febrero de 1878 y visto el dictamen del Fiscal de Gobierno de segundo turno,

El Presidente de la República

DECRETA:

Artículo 1.° Declárase expropiable por causa de utilidad pública, de acuerdo con lo determinado en el título II, libro II del Código Civil, la parcela de terreno señalada con tinta roja en el plano adjunto, ubicada en la manzana I, perteneciente á don Román Domínguez y cuya superficie es de 58 m^2 85 dcm^2.

Art. 2.° De acuerdo con lo establecido en el artículo 455 del Código Civil se declara urgente la expropiación que se autoriza.

Art. 3.° Comuníquese, insértese en el L. C. y publíquese.

WILLIMAN.
JUAN P. LAMOLLE.

Construcción de un desvío para el servicio de la " Calera de los Treinta y Tres "

Ministerio de Obras Públicas.

Montevideo, Noviembre 12 de 1908.

Vista la solicitud de la Empresa del Ferrocarril Central del Uruguay pidiendo autorización para construir, por cuenta de la Sociedad " Calera de los Treinta y Tres ", un desvío que partiendo de la línea del Ferrocarril Nordeste, llegue hasta el terreno de la Empresa arrendado á la Sociedad nombrada, y atento á lo manifestado por el Departamento Nacional de Ingenieros en el precedente informe,

SE RESUELVE:

Conceder á la Empresa del Ferrocarril Central del Uruguay la autorización que solicita para construir el referido desvío de acuerdo con el plano y memoria descriptiva que acompaña.

Esta autorización se concede á título precario y revocable á voluntad del Poder Ejecutivo, sin derecho á reclamo alguno por parte de los interesados.

Firmados y sellados los planos y memoria descriptiva y repuestos los sellos y estampillas adeudados, vuelva al Departamento Nacional de Ingenieros, á sus efectos.

Notifíquese á la Empresa del Ferrocarril Central y comuníquese á la Dirección de Contabilidad y Control de Ferrocarriles y al Ministerio de Hacienda.

Publíquese.

WILLIMAN.
JUAN P. LAMOLLE.

Reconstrucción de la Estación "Juanicó"

Ministerio de Obras Públicas.

Montevideo, Noviembre 12 de 1908.

Vista la solicitud de la Empresa del Ferrocarril Central del Uruguay, pidiendo autorización para demoler el actual edificio de la Estación en Juanicó y construir uno nuevo en sustitución de aquél y atento á lo manifestado por el Departamento Nacional de Ingenieros en el precedente informe,

SE RESUELVE:

Conceder á la Empresa del Ferrocarril Central del Uruguay la autorización que solicita para construir un nuevo edificio destinado á la Estación Juanicó, en sustitución del actual que será demolido.

La construcción del nuevo edificio se hará con arreglo á los planos y memoria descriptiva presentados.

De acuerdo con lo informado por el Departamento Nacional de Ingenieros, la Empresa conservará el actual aljibe, por las ventajas que ofrece para el servicio del público.

Firmados y sellados los planos y memoria descriptiva y repuestos los sellos y estampillas adeudados, vuelva al Departamento Nacional de Ingenieros, á sus efectos.

Notifíquese á la Empresa del Ferrocarril Central del Uruguay y comuníquese al Ministerio de Hacienda y á la Dirección de Contabilidad y Control de Ferrocarriles.

Publíquese.

WILLIMAN.
JUAN P. LAMOLLE.

Construcción de barreras

Ministerio de Obras Públicas.

Montevideo, Diciembre 3 de 1908.

Vista: la solicitud de la Empresa del Ferrocarril Central del Uruguay pidiendo autorización para construir barreras en el cruce de la vía del ferrocarril que va á la Estación Treinta y Tres con el camino que conduce á Maroñas, hoy recorrido por el tranvía eléctrico, á fin de dar mayor seguridad al tráfico público, y atento á lo manifestado por el Departamento Nacional de Ingenieros en el precedente informe,

SE RESUELVE:

Conceder á la Empresa del Ferrocarril Central del Uruguay la autorización que solicita para establecer en el paraje indicado las referidas barreras, de acuerdo con el plano y memoria descriptiva que acompaña, debiendo la Empresa modificar la casilla del guardabarreras en el sentido aconsejado por el Departamento Nacional de Ingenieros.

Firmados y sellados los planos y Memoria descriptiva y repuestos los sellos y estampillas adeudados, vuelva al Departamento Nacional de Ingenieros, á sus efectos.

Notifíquese, comuníquese y publíquese.

WILLIMAN.
JUAN P. LAMOLLE.

Desvío para servicio del establecimiento "Agua Salus"

Exemo. señor Ministro de Obras Públicas, Ingeniero don Juan P. Lamolle.

Ignacio M. Soria, representante legal de la Compañía del Ferrocarril Central del Uruguay, ante V. E. como mejor proceda, me presento y digo:

Que con el objeto de fomentar las industrias extractivas en el Departamento de Minas—como ser, la explotación de piedra cal y aguas minerales — la Empresa que represento ha resuelto, á instancias de los industriales de la zona á servirse. construir un desvío muerto que partiendo del kilómetro 122.175 de la línea á Minas, á inmediaciones de la Parada Verdum, llegue hasta el establecimiento de " Agua Salus ", después de pasar por varias canteras de piedra cal.

Este desvío proyectado ocupará terrenos de propiedad de la Empresa y su construcción se ajustará á los planos y memoria descriptiva que en tres copias tengo el honor de elevar á V. E. con la presente.

Ruego á V. E., por tanto, se sirva autorizar su construcción.

Montevideo, Noviembre 26 de 1908.

Ignacio M. Soria.

Ministerio de Obras Públicas.

Montevideo, Noviembre 28 de 1908.

Informe el Departamento Nacional de Ingenieros.

LAMOLLE.

Inspección Oficial de Ferrocarriles.

Montevideo, Diciembre 4 de 1908.

Señor Jefe:

El desvío muerto que la Empresa del Ferrocarril Central del Uruguay solicita poder construir en el k. 122.175 de la línea á Minas, vendrá, sin duda alguna, á aumentar el tráfico de un ramal garantido, estimulando por la baratura de los fletes la explotación de la piedra de cal y el Agua Salus en gran cantidad, eso aparte de que abaratándose un material tan indispensable en la construcción se vendrá, en forma bien directa, á aumentar y facilitar aquélla en la capital, donde hoy día si bien no escasea ese producto se hace necesario su abaratamiento, aparte de que es muy conveniente fomentar por esos medios la

exportación al extranjero de ambos productos, creando en esa forma una nueva fuente de recursos para el Estado.

Dado el bajo precio á que es necesario vender estos productos, ha sido forzoso proyectar un desvío en condiciones muy económicas de pendientes y radios de curva, para no encarecer aquéllos por concepto de fletes con una explotación dispendiosa; á esto deberá agregarse el que la línea cruza por una zona de terrenos muy accidentados lo que ha complicado más la solución práctica y económica. Tratándose de un desvío exclusivamente destinado á la explotación comercial de determinados productos, opino que deban merecer aprobación superior los planos y memorias descriptivas que se presentan, con las pendientes y radios señalados.

La explotación de dicho desvío va á ser hecha en condiciones especiales, independientemente de la vía principal y nunca servirá para el servicio de pasajeros sin previa autorización del Poder Ejecutivo, debiendo antes de ser librado al servicio, solicitar del Ministerio respectivo la inspección de práctica, sin perjuicio de las que llevará á cabo esta Inspección durante la época de los trabajos.

Debo formular una observación sobre la forma poco detallada en que ha sido presentada la memoria descriptiva, donde ni siquiera se especifican los materiales á emplearse en este desvío.

El suscrito ha subsanado esta deficiencia requiriendo informes de la Administración, donde se me ha hecho conocer que los durmientes y rieles á colocar serán de los del tipo del Central usados y sacados recientemente de la línea entre Montevideo y Canelones, donde se practica la renovación.

Dicho material, puedo manifestar, está en muy perfectas condiciones de uso y puede autorizarse su colocación en el desvío proyectado.

Arturo V. Rodríguez.

Ministerio de Obras Públicas.

Montevideo, Diciembre 7 de 1908.

Informe la Dirección de Contabilidad y Control de Ferrocarriles.

P. A. — *Rodríguez.*

Dirección de Contabilidad y Control de Ferrocarriles.

Excmo. señor:

El desvío proyectado, á juicio de esta Oficina, es una mejora indiscutiblemente ventajosa, bajo cualquier punto de vista que se le examine. En esta parte, pues, le parecería ocioso ampliar las atinadas consideraciones aducidas por el señor Ingeniero Inspector en el informe que precede.

Se concretará, por lo tanto, á dejar establecido, lo que á su juicio corresponde, en cuanto al costo de la obra y su explotación en los términos legales y administrativos.

De acuerdo con el artículo 9.º del Reglamento en vigencia, el importe total de esta obra debe ser imputado á la cuenta de capital, al amparo de todas las franquicias otorgadas por la ley de la materia; y en cuanto á los resultados de su explotación, es obvio manifestar, que á los efectos de la garantía, ellos forman parte integrante del conjunto de las líneas explotadas por el Central.

V. E. no obstante, se servirá resolver.

A. Madalena.

Ministerio de Obras Públicas.

Montevideo, Diciembre 10 de 1908.

Vista la solicitud de la Empresa del Ferrocarril Central del Uruguay pidiendo autorización para construir un desvío muerto que partiendo del kilómetro 122.175 de la línea á Minas, llegue hasta el establecimiento del "Agua Salus".

Considerando: que el desvío proyectado representa una mejora evidente que contribuirá á fomentar las industrias extractivas en el Departamento de Minas, como ser la explotación de piedra de cal y de aguas minerales;

Y visto el informe favorable del Departamento Nacional de Ingenieros y de acuerdo con lo manifestado por la Dirección de Contabilidad y Control de Ferrocarriles, de que el costo del referido desvío debe ser imputado á la cuenta de Capital y que

los resultados de su explotación, á los efectos de la garantía, forman parte integrante del conjunto de las líneas explotadas por el Ferrocarril Central,

El Poder Ejecutivo

RESUELVE:

Conceder, en las referidas condiciones, á la Empresa del Ferrocarril Central del Uruguay, la autorización que solicita para construir, de acuerdo con el plano y memoria descriptiva acompañados, un desvío muerto que partiendo del kilómetro 122.[175] de la línea á Minas, llegue hasta el establecimiento del " Agua Salus ".

Firmados y sellados los planos y memoria descriptiva y repuestos los sellos y estampillas adeudados, pase este expediente al Departamento Nacional de Ingenieros á sus efectos.

Notifíquese á la Empresa, comuníquese á quienes corresponda y publíquese.

WILLIMAN.
JUAN P. LAMOLLE.

Colocación de barreras de sistema hidráulico

Ministerio de Obras Públicas.

Montevideo, Diciembre 10 de 1908.

Vista la solicitud de la Empresa del Ferrocarril Central del Uruguay, pidiendo autorización para colocar nuevas barreras de sistema hidráulico en el cruce de la calle Capurro con la vía de dicho ferrocarril, en sustitución de las existentes en el referido paraje, cuyo funcionamiento se halla obstaculizado por los cables aéreos del tranvía eléctrico que recorre la mencionada calle, y atento á lo manifestado por el Departamento Nacional de Ingenieros en el precedente informe,

SE RESUELVE:

Autorizar á la Empresa del Ferrocarril Central del Uruguay para colocar en el cruce de la calle Capurro con la vía

del ferrocarril las referidas barreras, de acuerdo con el plano y memoria descriptiva que acompaña, debiendo dicha Empresa modificar los frentes de la casilla del guardabarreras que dan á la vía férrea, en el sentido indicado por el Departamento Nacional de Ingenieros.

Firmados y sellados los planos y memoria descriptiva y repuestos los sellos y estampillas adeudados, pase este expediente al Departamento Nacional de Ingenieros á sus efectos.

Notifíquese á la Empresa, comuníquese y publíquese.

WILLIMAN.
JUAN P. LAMOLLE.

Apertura al servicio público de la 1.ª sección del ferrocarril de Nico Pérez á Centurión

Excmo. señor Ministro de Obras Públicas, Ingeniero don Juan P. Lamolle.

Ignacio M. Soria, representante legal de la Compañía Extensión al Este del Ferrocarril Central del Uruguay, ante V. E., como mejor proceda, me presento y digo:

Que hallándose en condiciones de ser librada al servicio público la primera sección, comprendida entre el pueblo José Batlle y Ordóñez y el kilómetro 50 de la vía en construcción al Paso de Centurión, vengo á solicitar de V. E. se digne ordenar que por el Departamento Nacional de Ingenieros se practique la inspección correspondiente, á fin de que V. E. se sirva autorizar la apertura de dicha sección al servicio público, debiendo hacer presente que, por efecto de las desviaciones que el Superior Gobierno ha aprobado, la Estación Cerro Chato, la más cercana al término de esta primera sección de 50 kilómetros, está situada en el kilómetro $48.^{895\ 30}$.

Por tanto: Ruego á V. E. se sirva proveer de conformidad á lo solicitado, por ser justicia, etc.

Montevideo, Marzo 19 de 1908.

Ignacio M. Soria.

Ministerio de Obras Públicas.

Montevideo, Marzo 21 de 1908.

Al Departamento Nacional de Ingenieros á los efectos solicitados.

LAMOLLE.

Inspección Oficial de Ferrocarriles.

Montevideo, Abril 18 de 1908.

Señor Jefe:

La primera sección del Ferrocarril Nordeste, Extensión al Este, prolongación de Nico Pérez al río Yaguarón, tiene su punto de arranque á los 523 m 35 cts. del centro del edificio de la Estación Nico Pérez y su punto término está en el K. $51.^{650}$ del primitivo kilometraje de los planos aprobados por el Poder Ejecutivo. La variante autorizada entre el K. $16.^{300}$ y $30.^{522.25}$ disminuye este largo en una extensión de $1.^{554.70}$, quedando por consiguiente, la primera sección, con un desarrollo de kilómetros $50.^{095.30}$, la cual se solicita poder entregar al servicio público. Equivocadamente manifiesta el señor representante legal, que la extensión es de k. $48.^{895.30}$; él toma como punto término el centro del edificio de la estación Cerro Chato (k. $50.^{450}$), cuando en realidad hay que tomar el fin de la sección ó sea el k. $51.^{650}$, pues de no ser así, no sólo no se cumpliría con lo aprobado por el Poder Ejecutivo y lo fijado en nuestra ley general de Ferrocarriles (artículo 13), sino que no podría habilitarse el corral de embarque de ganado por cuanto la aguja de empalme del triángulo viene á quedar en el kilómetro $51.^{000}$.

La Inspección de Ferrocarriles á mi cargo, ha ejercido durante la ejecución de las obras una inspección y control minuciosos, tratando de que se cumplieran fielmente los planos, pliegos de condiciones y memorias descriptivas aprobadas por la Superioridad. Ultimamente, con motivo del pedido formulado por la Empresa para poder habilitar este primer trozo,

he efectuado una verificación sobre el terreno, tanto de la parte altimétrica como planimétrica de la línea.

De todo esto, así como de las otras observaciones que he practicado, paso á dar cuenta al señor Jefe.

Todas las curvas corresponden exactamente á la de los planos aprobados; los distintos alineamientos rectos entre curvas de sentido contrario tienen las dimensiones estipuladas. Han sido niveladas todas las pendientes de 0 m 012 y 0 m 0125 y sólo he encontrado diferencias variables de 0 m. 003 á 0 m. 005 en los terraplenes, debido sin duda alguna, al asiento natural de las tierras. Las verificaciones hechas en terreno natural y en desmonte, correspondieron exactamente á lo marcado en los planos.

Las obras de tierra, terraplenes y desmontes, merecen, á mi juicio, la siguiente observación:

Se ha cometido un abuso al sacar tierra de la plataforma para ejecutar los levantes de la vía; igualmente no se han ido recargando los terraplenes á medida que se producían los asientos, habiendo tenido al final del trabajo que llegar al nivel definitivo con el agregado de una capa de balasto que tiene 0 m 80 á 0 m 90 en muchos puntos. Si bien considero perjudicial este espesor de balasto, debo hacer presente que ha disminuído tanto el ancho de la banquina, por donde se efectuará el tránsito de los peones de las cuadrillas de conservación permanente, que en algunos casos sólo se llega á tener 0 m 10. Este defecto deberá ser corregido, efectuando un reconocimiento en los taludes del terraplén.

Igual deficiencia ocurre, también, en algunos desmontes donde se han dado dimensiones exageradas á las cunetas, teniendo algunas hasta un metro de boca, con la consiguiente disminución en el ancho de la banquina. Las cunetas, en general, han sido rellenadas con materiales de arrastre con motivo de las primeras lluvias, fenómeno éste que ocurre en toda línea nueva; no obstante, deberán de limpiarse. Las cunetas en roca deberán abrirse en toda su extensión y regularizar su desagüe; igualmente se deberán construir las cunetas de

coronamiento para que no ocurran erosiones en los taludes como acontece en el desmonte del primer kilómetro.

El ancho de los desmontes en roca está de acuerdo con lo señalado en los planos, á excepción del existente en el kilómetro 48, donde se hace necesario cortar algunas piedras del lado izquierdo y algunas del lado derecho para tener el ancho de 6 m. 00.

Las desviaciones del camino nacional han sido ejecutadas cumpliendo las disposiciones y planos aprobados; faltan tan sólo ejecutar la del kilómetro 14 donde ya está depositado el material necesario para iniciar los trabajos, y la del kilómetro 51 frente á la propiedad del señor Risso, donde iniciaron los trabajos el día de mi inspección.

La desviación del kilómetro 22 tiene un terraplén de 0 m. 50 á 1 m 00 de altura, al cual se hace necesario construirle una defensa de piedra aguas abajo, dada su pendiente transversal y para que sea duradera dicha compostura.

El paso á nivel del kilómetro $6.^{300}$, lado Sur, es necesario recargarlo de balasto para evitar el estancamiento de las aguas

El camino nacional á inmediaciones del paso á nivel del k. $48.^{500}$ ha sido estrechado y sólo tiene 15m00; deberán removerse los alambrados para dar el ancho de 40 metros como corresponde.

Frente á la propiedad de Risso, en el k. 51, se hace necesario remover el alambrado propiedad de la Empresa, para dar mayor ancho al camino nacional que sólo ha quedado con 27m50; debe igualmente la Empresa intimar la demolición de un rancho que se ha construído en este punto en el medio del camino.

En todos los pasos á nivel en desmonte deberán colocarse dos alambres trenzados sujetos á los postes del guarda-animal, para evitar la entrada de ganado á la vía.

Los pasos á nivel del camino de circunvalación en la Estación Valentines, lado Norte, y los construídos sobre la vía al corral, no tienen 15 m. de ancho como corresponde, sólo se han colocado los tubos de desagüe en un ancho de ocho metros; esta obra deberá á mi juicio, ser completada, colocando dos tubos más en cada desagüe.

Ha sido motivo de distintas notas durante la época de los trabajos, la ubicación y variaciones en la luz de distintas alcan-

tarillas, habiendo esta Inspección autorizado las variaciones siguientes:

Kilómetro $4.^{175}$, alcantarilla de 1 m. 00 en vez de 1.50 m.
Kilómetro $5.^{650}$, caño de 0.60 en vez de alcantarilla de 1 m. 00.
Kilómetro $5.^{850}$, caño de 0 m 30 en vez de caño de 0.60
Kilómetro $10.^{150}$, alcantarilla de 1 m. 00 en vez de 1 m. 50.
Kilómetro $10.^{425}$, caño de 0 m 60, en vez de alcantarilla de 1 m.
Kilómetro $15.^{650}$, caño de 0.60 en vez de alcantarilla de 1 m. 00
Kilómetro $15.^{750}$, caño de 0.60 en vez de alcantarilla de 1 m. 00.
Kilómetro $31.^{900}$, alcantarilla de 1 m. 50 en vez de 2 m. 00.
Kilómetro $32.^{200}$, alcantarilla de 1 m. 50 en vez de 2 m. 00.

Además, por indicación del suscrito, fué colocado en el kilómetro $11.^{750}$ un caño de 0 m. 60 por requerirlo las condiciones del terreno.

Estas variaciones en el desagüe de las obras de arte, han sido motivadas después de iniciados los movimientos de tierra en que se ha visto con más claridad el verdadero punto de división de las aguas y la importancia de las pequeñas cuencas. No debe olvidarse que la línea corre siempre por la cuchilla, verdadero límite de la división de las aguas, lo que impedía ver con claridad durante los estudios y que después se ha corregido durante la época de ejecución de los trabajos.

Las alcantarillas, construídas de ladrillo en los kilómetros $37.^{700}$, $39.^{655}$ y $39.^{950}$, deberán sufrir un nuevo rejuntado en las dos hiladas superiores donde se han producido desprendimientos. Todas las demás alcantarillas de esta sección han sido ejecutadas en mampostería concertada, habiéndose fundado en roca ó balasto, empleando morteros de excelente calidad.

Las vigas de la alcantarilla del kilómetro $3.^{600}$ deberán ser pintadas.

Los postes del telégrafo en las partes que han necesitado la colocación de rienda, se ha puesto ésta de un sólo hilo; deberá exigirse la colocación de dos hilos trenzados. Son muchos los postes en los cuales la tierra no ha sido apisonada y que se encuentran flojos; este defecto debe también corregirse. El kilometraje usado durante la construcción deberá ser retirado y colocar sobre los postes el kilometraje definitivo, acumulando á él el de la estación Nico Pérez.

Los edificios para estaciones en Valentines y Cerro Chato, han sido ejecutados en un todo de acuerdo con los planos y memorias aprobados.

No se ha hecho igual cosa con los galpones de carga, en los cuales, las chapas de zinc están pésimamente mal recortadas, las puertas dejan grandes rendijas, por donde penetra el agua de lluvia; se ha tratado de enmendar estos defectos, colocando al interior listones de madera para disimular la mala obra y tapar las rendijas de las chapas mal cortadas. Opino que las paredes de estos galpones deberán ser hechas nuevamente para evitar continuos deterioros en las mercaderías y cargas que puedan estar en depósito; la Empresa está en esta parte tal vez más interesada que el Gobierno.

Los tubos de bajada de agua quedan á 0 m. 60 y 1 m. 00 de altura del terreno, lo que ocasionará erosiones y deterioros en el terraplén; se hace necesario prolongarlos y formar un pequeño zampeado ó canaleta para evitar lo que indico.

En ambas estaciones no han sido colocadas aún los semáforos, tampoco se las ha provisto de banderas y faroles de señales, balanzas y bancos en las salas de espera. Considero todos estos útiles indispensables antes de dar al servicio la línea.

Los discos de las agujas de entrada en las dos estaciones deberán ser pintados con colores convencionales.

En la Estación Valentines deberá formarse el triángulo americano para poder invertir la locomotora de los trenes de ganado. Dados los grandes desmontes, en esta línea será peligroso correr con la máquina sin miriñaque. Deberá arreglarse la manija de cierre de la portera del corral de embarque para que pueda ser abierta con facilidad desde afuera, cosa que ahora no acontece en este corral y en el de Cerro Chato. La toma de agua en Valentines (k. $22.^{275}$) actualmente es de carácter provisorio; deberá, á mi juicio, señalarse un plazo de seis meses para que las obras sean hechas en carácter definitivo. En la estación Cerro Chato está construído el pozo, habiéndose ya instalado el molino; solamente falta construir el depósito, el cual será empezado brevemente.

Las casillas de peones han sido terminadas, faltando solamente pintar la de la Estación Cerro Chato.

———

Habiendo la Compañía solicitado del Poder Ejecutivo autorización para demoler los corrales de embarque de ganado en la Estación Nico Pérez, por exigirlo los trabajos de la nueva línea, han quedado los vecinos de esta zona privados de ese beneficio, pues sólo existen corrales en Illescas, kilómetro 204 ó Valentines, kilómetro 258. Opino, en consecuencia, que no habiendo en las proximidades de la actual Estación de Nico Pérez lugar apropiado para ubicar los corrales de embarque, la Empresa deberá quedar formalmente comprometida á construirlos una vez se inicien los trabajos del ramal á Treinta y Tres.

Habiendo dirigido nota al señor Administrador del Ferrocarril Central para que se sirviera manifestar cuál era el material rodante con que se pensaba inaugurar este primer trozo de la línea á Centurión, he recibido la contestación que adjunto.

Dada la importancia del nuevo trozo de vía férrea cuya inauguración se solicita y en obsequio del beneficio que vendrá á reportar á los habitantes de los departamentos de Cerro Largo y Treinta y Tres, que anhelan desde tanto tiempo un medio rápido de conducción de sus cargas, opino que puede accederse á la apertura al servicio público, con carácter de provisorio, de la 1.ª sección del Ferrocarril Nordeste extensión al Este, Prolongación Nico Pérez al río Yaguarón, comprendida entre el punto cero de arranque situado á los 523 m 35 del centro de la actual estación Nico Pérez y el kilómetro $50.^{095.30}$, Cerro Chato, con una estación intermedia (Estación Valentines) en el kilómetro $27.^{450}$.

La Compañía del Ferrocarril deberá quedar comprometida á subsanar todos los defectos y deficiencias anotadas en este informe, antes de abrir al servicio la segunda sección, ejecutando con mayor urgencia aquellos trabajos que por su índole están más indicados.

No teniendo los semáforos para colocar en las Estaciones, la Compañía tomará las precauciones necesarias para prevenir cualquier accidente. Igualmente deberá obligarse á la Com-

pañía á la entrega de los planos definitivos con todas las modificaciones surgidas durante la construcción.

Montevideo, Abril 18 de 1908.

Arturo V. Rodríguez,
Ingeniero Inspector.

Ferrocarril Central del Uruguay Ltd.

Montevideo, Abril 12 de 1908.

Señor Inspector de Ferrocarriles:

En contestación á su atenta de fecha de ayer, me es grato dar á continuación los detalles del material rodante con que se ha dotado al nuevo trozo de línea en construcción de Nico Pérez á Centurión:

5 locomotoras en servicio, números 94, 95, 96, 97 y 98.
3 salones de segunda clase, en construcción, números 115, 116 y 117.
3 salones de primera clase, en construcción, números 109, 110 y 111.
50 vagones de ganado, en servicio, números 8.351 á 8.400 inclusive.
5 furgones de carga, en construcción, números 77, 78, 79, 80 y 81.
1 furgón de pasajeros, en servicio, número 59.
2 furgones de pasajeros, en construcción, números 60 y 61.

Este tren rodante es en adición al ya de propiedad de la Empresa Extensión al Este.

Saludo á usted atentamente.

C. W. Bayne,
Administrador General.

Departamento Nacional de Ingenieros. — Sección de **Ferrocarriles é Hidráulica.**

Montevideo, Abril 21 de 1908.

Aprobado, elévese á la Dirección General haciendo presente: 1.° Que es necesario colocar á la brevedad posible, sin esperar la terminación del segundo trozo de línea, los semáforos en la Estación Valentines, por ser ésta intermedia y requerirlo así la seguridad del tráfico. 2.° Que todo el material rodante con que se dota al nuevo trozo de línea y que enumera el señor Administrador General en su nota G. E. 10/15, deberá llevar la inscripción correspondiente.

R. Penco.

Departamento Nacional de Ingenieros — Dirección.

Montevideo, Abril 22 de 1908.

De acuerdo con las conclusiones del informe que precede, esta Dirección opina que puede accederse á la apertura al servicio público con carácter provisorio, del primer trozo de Ferrocarril de Batlle y Ordóñez á Centurión, comprendido entre dicho pueblo y Cerro Chato (k. $50.^{095.30}$), quedando obligada la Empresa á salvar todas las deficiencias apuntadas en el informe del señor Ingeniero Inspector, antes de que se termine el segundo trozo de dicho ferrocarril.

Sin embargo, otras deficiencias deben subsanarse de inmediato, como es la relativa á los semáforos y triángulo americano en la estación Valentines.

También debe obligarse á la Empresa á reconstruir el corral de embarque de ganado de Batlle y Ordóñez, tan pronto se inicien las obras del ramal que, arrancando de las inmediaciones de dicho pueblo, se dirige á Treinta y Tres.

Asimismo, de acuerdo con la ley, debe exigirse á la Empresa la presentación de los planos completos de ejecución.

Agréguese al expediente respectivo y elévese al Ministerio de Obras Públicas para la resolución que corresponda.

F. Michaelsson.

Ministerio de Obras Públicas.

Montevideo, Abril 23 de 1908.

Vista la solicitud de la Compañía Extensión al Este del Ferrocarril Central del Uruguay, relativa á la apertura de la primera sección de dicha línea y atento á lo informado por el Departamento Nacional de Ingenieros,

El Poder Ejecutivo,

RESUELVE:

Artículo 1.° Autorizar la apertura al servicio público, con carácter de provisorio, del primer trozo del ferrocarril del pueblo José Batlle y Ordóñez á Centurión, comprendido entre el referido pueblo y Cerro Chato (k. $50.^{095.30}$), quedando obligada la Empresa á salvar todas las deficiencias apuntadas en los precedentes informes del Departamento Nacional de Ingenieros, antes de la aprobación de los trabajos del segundo trozo de dicha línea férrea.

En atención, sin embargo, á la urgencia que reviste la colocación de los semáforos en la estación Valentines, kilómetro $27.^{450}$, la Empresa queda obligada á establecer de inmediato dicho servicio.

Art. 2.° No podrá dicha Empresa proceder al embarque de ganado en la expresada Estación Valentines hasta tanto haya construído en ella el triángulo americano.

Art. 3.° Queda asimismo obligada la Compañía Extensión al Este del Ferrocarril Central del Uruguay, á reconstruir el corral de embarque de ganado en el pueblo José Batlle y Ordoñez una vez que se inicien las obras del ramal de dicha línea á Treinta y Tres.

Art. 4.° La Empresa deberá presentar al Departamento Nacional de Ingenieros, á la mayor brevedad, los planos completos de la ejecución de dicho trozo con todas las modificaciones sufridas durante su construcción.

Art. 5.° Vuelva al Departamento Nacional de Ingenieros á sus efectos, previa notificación y reposición de sellos y estampillas adeudados, comuníquese á quienes corresponda y publíquese.

WILLIMAN.
JUAN P. LAMOLLE.

Apertura al servicio público de la 2.ª sección comprendida entre Cerro Chato y Tupambaé

Excmo. señor Ministro de Obras Públicas, Ingeniero don Juan P. Lamolle.

Ignacio M. Soria, representante legal de la Compañía extensión al Este del Ferrocarril Central del Uruguay, ante V. E. como mejor proceda, me presento y digo:

Que hallándose en condiciones de ser librada al servicio público la segunda sección, comprendida entre la Estación Cerro Chato y la de Tupambaé, de la vía en construcción al Paso de Centurión, vengo á solicitar de V. E. se digne ordenar que por el Departamento Nacional de Ingenieros se practique la inspección correspondiente á fin de que V. E. se sirva autorizar la apertura de dicha sección al servicio público.

Por tanto:

Ruego á V. E. se sirva proveer de conformidad á lo solicitado, por ser justicia, etc.

Montevideo, Octubre 16 de 1908.

Ignacio M. Soria.

Ministerio de Obras Públicas.

Montevideo, Octubre 17 de 1908.

Informe el Departamento Nacional de Ingenieros.

LAMOLLE.

Inspección Oficial de Ferrocarriles.

Montevideo, Octubre 24 de 1908.

Señor Jefe:

El decreto del Poder Ejecutivo de fecha 23 de Abril de 1908, dispone que no se podrá abrir al servicio público la segunda sección del ferrocarril Nordeste, extensión al Este, hasta tanto

no se completen las obras de la primera sección en la forma detallada en el informe de la Inspección Oficial de ferrocarriles.

Es el caso, señor Jefe, que no todas las obras indicadas por el suscrito en la primera sección han sido terminadas, debido sin duda, á que se ha dedicado preferente atención á los trabajos de la segunda sección para poderla entregar al servicio á la mayor brevedad; falta todavía completar lo siguiente: 1.° arreglo de los terraplenes y desmontes y formación de la banquina en su verdadero ancho, según los planos aprobados; 2.° construcción de cunetas de coronamiento en los puntos necesarios: 3.° arreglo de la desviación del camino nacional en el k. 252 como fué pedido; 4.° demolición del rancho frente á la propiedad de Risso, en el camino nacional; 5.° completar la obra del corral de Valentines, ejecutando el balastaje de éste y de la curva de salida; 6.° retirar de los andenes de las estaciones de Valentines y Cerro Chato el cajón que resguarda los tensores de los semáforos y hacer idéntica instalación que la efectuada en las Estaciones Santa Clara y Tupambaé; esta modificación ha sido pedida por nota que el suscrito ha dirigido al señor Administrador en virtud de que las señales fueron colocadas en estas estaciones posteriormente al informe dado cuando su recepción por parte de esta Inspección.

Tampoco estaban construídos los tanques en Valentines y Cerro Chato en aquel entonces, habiendo el suscrito hecho conocer que tales servicios eran de carácter provisorio.

En la actualidad sólo se ha colocado un molino en el k. 257 para elevar el agua que se represa en la alcantarilla. Esta obra la considero insuficiente y opino que al llegar el verano el agua va á faltar. Agrégase á esto que el agua de Nico Pérez no sirve para la alimentación de calderas y los maquinistas utilizan la del tanque de Illescas, k. $208.^{450}$; en la Estación Cerro Chato, la Empresa ha desistido de hacer provisión de agua, abandonando el pozo que se construía, á los 18 metros de profundidad. Sólo existe un tanque en el k. 312, de modo pues, que los trenes tendrán que recorrer la enorme distancia de 104 k. con solo la provisión de Valentines que reputo deficiente. Es de todo punto necesaria la provisión de agua entre Valentines k. 27 y Santa Clara k. 82.

Opino que para concluir con las obras de la primera sección el Poder Ejecutivo deberá fijar un plazo de tres meses, en el cual, la Empresa, aumentando el personal de las cuadrillas de

conservación permanente, de acuerdo con la Inspección Oficial de Ferrocarriles, dará aquellas por terminadas; dentro de dicho mismo plazo, es entendido que se llevarán también á cabo las obras para poder dotar de agua á las máquinas entre Santa Clara y Valentines.

La segunda sección del Ferrocarril Nordeste, Extensión al Este, cuya entrega al servicio público se solicita, tiene una extensión de k. $54.^{108.20}$ y está comprendida entre la estación Cerro Chato k. $51.^{650.20}$ y la Estación Tupambaé k. $106.^{525}$ con una estación intermedia denominada Santa Clara, en el k. $86.^{500}$.

Este desarrollo es teniendo en cuenta el acortamiento producido en el primitivo kilometraje por las variantes autorizadas entre k. $16.^{300}$ y k. $30.^{522.25}$ y k. $76.^{959.70}$ y k. $83.^{983.45}$ que es de 2321 m. 50.

Las obras en esta segunda sección han sido ejecutadas teniendo en cuenta todas las observaciones formuladas por la Inspección de Ferrocarriles en la primera sección, ofreciendo un conjunto de trabajo mucho más completo que aquél; no obstante, cabe formular las siguientes indicaciones para que ellas sean subsanadas de inmediato:

Colocación de las tablillas con el kilometraje definitivo. La desviación del camino nacional frente á la propiedad de Risso en el k. 51 deberá ser balastada en un largo de 280 metros, como fué pedido por la Inspección.

Deberá ejecutarse un recargo general de balasto entre Cerro Chato y Santa Clara donde la tapada es deficiente y parcialmente en algunos puntos entre Santa Clara y Tupambaé.

En el paso á nivel del k. $61.^{500}$ habrá que efectuar un buen balastaje con piedra partida.

Los caños de desagüe en el paso á nivel particular, frente á la portera del k. $67.^{800}$, están rotos; se hace necesario su reposición, aumentando á la vez el espesor del terraplén, ó de lo contrario, se deberán colocar caños de hierro. En el k. $68.^{300}$ falta completar el talud de los desmontes.

El caño del k. $69.^{00}$ está tapado por los arrastres hasta más de la mitad de su diámetro. En general, todos los caños de 0 m. 30 y 0 m. 60 no desaguan bien por cuanto es indispensable se canalice un trozo, aguas abajo, para dar pendiente al te-

rreno y dirigir las aguas evitando su estancamiento á la salida del tubo.

El terraplen k. 69.^{400} se ha rajado en la banquina del lado derecho en una extensión de 20 m. 00; se hace necesario su apisonamiento y recargo.

El caño del k. 70.^{600} está obstruído. La alcantarilla del k. 75.^{450} de 0 m. 60 de luz, está obstruída por falta de desagüe aguas abajo.

La provisión de agua en Santa Clara está en obra y quedará terminada el 30 del corriente.

En el paso á nivel frente al Cementerio de Santa Clara falta colocar el caño en la línea de la cuneta, según el pedido formulado por esta Inspección.

El balasto colocado en parte de la plataforma de la Estación Santa Clara debe ser cambiado por material de mejor calidad y no con tanto polvo.

Los taludes del desmonte en el k. 88.^{200}, están incompletos.

La alcantarilla de 3 m. de luz en el k. 88.^{400} fáltale pintar la superstructura metálica. Los tornillos que sujetan el riel al durmiente sobresalen en más de 0 m. 05 fuera de la tuerca pudiendo la pestaña de la rueda chocar con ellos y deben ser recortados.

Frente á las porteras del k. 88.^{825} falta hacer el paso á nivel particular.

Desmonte k. 89 con taludes incompletos que se desmoronan y obstruyen la cuneta.

En el desmonte del k. 89.^{600} falta la cuneta de coronamiento.

En el paso á nivel del k. 89.^{750} es necesario extender el balastaje en una extensión de 4 m. á ambos lados.

La alcantarilla del k. 89.^{925} de 1 m. 50 de luz, no tiene las paredes de sostenimiento de balasto.

En este mismo punto el alambrado de limitación de la vía, lado derecho, está cortado.

En el k. 93.^{100} no ha sido construído el paso á nivel particular frente á las porteras existentes.

El puente sobre el arroyo La Ternera en el k. 97, falta ser pintado y deberán apretarse convenientemente las tuercas de los tornillos de anclaje de las placas de dilatación.

Frente al k. 98.^{600} el alambrado está cortado, sobre el lado derecho, en un largo de 10 m 00.

El paso á nivel del k. 100.^{700} está mal balastado, se hace

necesario colocar piedra partida y completar el caño de desagüe en el lado Sur, pues sólo tiene 14 m., no estando conforme con el ancho de 15 m. 00 señalado en los planos. Los taludes del desmonte k. 102 están incompletos.

Paso á nivel k. 104.^{725} falta ser balastado al igual que los dos pasos del camino de circunvalación de la Estación Tupambaé.

La inclinación dada al corral de embarque de ganado de Tupambaé va á imposibilitar el pasaje de los ganados al vagon, deberá disminuirse, por lo menos, en 0 m 50 según ya ha quedado convenido con el Ingeniero de la Empresa.

Durante la ejecución de los trabajos la Inspección de Ferrocarriles ha autorizado la siguiente variación en las obras de arte y pasos á nivel, por considerar que ellas no importaban un perjuicio para la buena obra y mejoraban notablemente el proyecto aprobado por el Poder Ejecutivo.

Todas las alcantarillas de 0 m. 60 de luz fueron sustituídas por tubos de fundición de la misma luz, colocados sobre fundación de arena y con cabeceras de mampostería.

En los siguientes puntos fueron colocados caños que no estaban proyectados y cuya necesidad fué claramente comprobada al ejecutarse los terraplenes: k. 66.^{275} caño de 0 m. 60, k. 77.^{450} caño de 0 m. 60, k.77.^{650} caño de 0 m. 60, k. 80 caño de 0 m. 60, k. 85.^{100} caño de 0 m. 60, k. 85.^{225} caño de 0 m. 30, k. 103.^{200} caño de 0 m. 30.

La alcantarilla de tres metros de luz en el k. 78.^{800} fué sustituída por un caño de 0 m. 60.

K. 78.^{250} se construyó una alcantarilla de 3 m. 00 en lugar de la proyectada de 1 m.50.

K. 78.^{625} se construyó una alcantarilla que no estaba proyectada de 1 m. de luz.

K. 79.^{100} fué construída una alcantarilla de 1 m. en lugar de la proyectada de 2 m. de luz.

K 79.^{625} fué construída una de 3 m. 00 en lugar de la proyectada de 1 m. 50.

K. 81.^{400} se construyó un puente de 5 m. 00 en lugar de la alcantarilla de 1 m. 50 proyectada.

K. 81.^{925} se construyó una alcantarilla de 2 m. 00 en lugar de la proyectada de 1 m. 50

K. 82.^{650} no había nada proyectado; se construyó una alcantarilla de 2 m. 00.

K. 83.^{250} se construyó una alcantarilla de 1 m. 50.

K. 84.^{775} se aumentó en 0 m. 50 la luz de la alcantarilla de 2 m. 00 proyectada.

K. 87.^{275} se aumentó en 0 m. 50 la luz de la alcantarilla de 1 metro, proyectada.

K. 89.^{925} se suprimió la alcantarilla allí proyectada trasladándola al k. 89.^{800}.

K. 94.^{975} se suprimió la alcantarilla de 0 m. 60 proyectada.

K. 96.^{650} se construyó la alcantarilla de 1 m. 50, en lugar de 1 metro, como estaba proyectada.

K. 97.^{275} se redujo en 0 m. 50 la luz de la alcantarilla que estaba proyectada en 1 m. 50.

En el k. 54.^{275} se construyó un paso á nivel de camino vecinal que no estaba proyectado.

K. 59 fué suprimido el paso á nivel proyectado.

K. 65.^{575} se construyó un paso á nivel de camino vecinal, que no estaba proyectado.

K. 77.^{350} fué suprimido el paso á nivel proyectado.

K. 85.^{25} se construyó un paso á nivel sobre el camino nacional al igual que en el k. 90.^{900} y k. 93.^{900}.

La Empresa no ha construído corral de embarque de ganado en la Estación Santa Clara y la Inspección de Ferrocarriles á mi cargo reputa tal obra como muy necesaria, habiendo ya en un informe anterior del cual tiene conocimiento la superioridad, dado todas las razones por las cuales el Poder Ejecutivo debería exigir de la Empresa la inmediata realización de esta mejora.

No debo terminar este informe sin antes hacer presente la necesidad imperiosa de que todas las porteras sean cerradas con candados, entregándose á cada propietario dos llaves. Además, el Poder Ejecutivo deberá impartir las más severas órdenes para que sean aplicadas las multas á los propietarios que dejaren sus porteras abiertas, según las disposiciones vigentes; de no proceder como indico, muy pronto habrá que lamentar las funestas consecuencias, pues los ganados están frecuentemente dentro de la zona alambrada propiedad de la Empresa, lo que puede muy bien ocasionar serios descarrilamientos en una línea con terraplenes y desmontes tan altos y prolongados. El señor Administrador me ha manifestado la conformidad en lo referente á la colocación de los candados, pero que tal medida debe ser complementada con el auxilio de la policía para la aplicación de las multas.

Es de gran necesidad la inauguración de esta segunda sección del Ferrocarril Nordeste, Extensión al Este, por lo cual no trepido en aconsejar á la Superioridad la conveniencia de que se entregue al servicio público á la mayor brevedad, debiendo la Empresa subsanar las deficiencias de la primera y segunda sección en la forma que aconsejo.

No obstante, siendo esta una línea nueva en la cual los terraplenes sufren asientos naturales cuya importancia está en relación con su altura y el poco tiempo que llevan de construídos, aparte de que todas las alcantarillas están calzadas provisoriamente, teniendo los rieles su clavazón en la misma forma, para poder seguir el movimiento de los terraplenes, creo prudente aconsejar no se hagan correr los trenes con el horario actual, pues llegando el tren ordinario número 7 á las 6 h. 35 á Cerro Chato, habría que correr de noche con tren de pasajeros en la segunda sección, llegando á Tupambaé á las 9 p. m.

Tal inconveniente puede ser subsanado entrando la Empresa á cambiar su itinerario de verano el 15 de Noviembre próximo, para lo cual el Poder Ejecutivo autorizaría á la Empresa á hacer la publicación de su nuevo itinerario con quince días de anticipación, en lugar de un mes, como está mandado en la ley. Acordado esto por el Poder Ejecutivo la Empresa puede cambiar la hora de salida del tren número 7 de Central y disminuir el tiempo de demora en muchas de las estaciones intermedias para llegar á Tupambaé de día y dejando, también, un margen de tiempo para cuando se inauguren los otros 50 kilómetros hasta Fraile Muerto, poder seguir con este mismo tren sin tener que cambiar itinerario.

Arturo V. Rodríguez,
Ingeniero Inspector.

Departamento Nacional de Ingenieros. — Sección Ferrocarriles é Hidráulica.

Montevideo, Octubre 26 de 1908.

Aprobado, elévese á la Dirección General, agregándose:

1.° Que los kilometrajes primitivos $51.^{650.20}$ y $106.^{525}$ de fs. 3 corresponden actualmente á $50.^{095.30}$ y $104.^{203.50}$ por haberse acortado la primera sección en m. 1554,90 y la segunda en metros 766,60.

2.° Que deberá quedar obligada la Empresa á cumplir con lo dispuesto por el artículo 32 del Reglamento vigente, presentando los planos definitivos con todas las modificaciones introducidas durante la ejecución de las obras.

R. Penco.

Departamento Nacional de Ingenieros.

Montevideo, Octubre 26 de 1908.

Aprobado, elévese al Ministerio llamando su atención hacia la conveniencia del cambio de horario con abreviación de términos, á que se refiere el señor Ingeniero Inspector, para evitar el trasporte de pasajeros durante la noche, en una vía que no ha sufrido aún su asiento definitivo.

F. Michaelsson.

Ministerio de Obras Públicas.

Montevideo, Noviembre 5 de 1908.

Vista la solicitud de la Compañía Extensión al Este del Ferrocarril Central del Uruguay, relativa á la apertura al servicio público de la segunda sección de dicha línea, y atento á lo informado por el Departamento Nacional de Ingenieros,

El Poder Ejecutivo

RESUELVE:

Artículo 1.° Autorizar la apertura al servicio público, con carácter provisorio, de la segunda sección del ferrocarril del pueblo José Batlle y Ordóñez á Centurión, comprendida entre las estaciones Cerro Chato (kilómetro $51.^{650.30}$) y Tupambaé (kilómetro $106.^{525}$) quedando obligada la Compañía á salvar de inmediato todas las deficiencias y á llenar todas las indicaciones apuntadas por el Departamento Nacional de Ingenieros en los informes precedentes.

Art. 2.° Acuérdase á la Empresa un plazo definitivo de tres meses para que termine las obras correspondientes á la primera sección de dicha línea (trozo á Cerro Chato), establecidas en el informe del citado Departamento de fecha 18 de Abril del corriente año.

Art. 3.º Como medida de carácter excepcional y en atención á las razones invocadas por el Departamento Nacional de Ingenieros respecto á las ventajas de que, por el momento, el ferrocarril llegue á Tupambaé á hora conveniente del día, autorízase á la Empresa para poner en vigencia el horario de verano desde el día 15 del corriente.

Art. 4.º Diríjase al Ministerio del Interior la nota acordada para que disponga lo conveniente á la vigilancia policial respecto al cierre de las porteras establecidas en los campos linderos con la vía férrea.

Art. 5.º La Empresa deberá presentar al Departamento Nacional de Ingenieros, á la mayor brevedad, los planos completos de la ejecución del segundo trozo de la línea, con todas las modificaciones introducidas durante su construcción.

Art. 6.º Vuelva al Departamento Nacional de Ingenieros á sus efectos previa notificación y reposición de sellos y estampillas adeudados, comuníquese á quienes corresponda y publíquese.

WILLIMAN.
JUAN P. LAMOLLE.

Nueva ubicación de la estación Melo y construcción de un puente carretero sobre el arroyo Conventos

---

Ministerio de Obras Públicas.

Montevideo, Abril 25 de 1908.

Este Ministerio dispone que se traslade usted á Melo á fin de estudiar la mejor ubicación á darse á la Estación que debe construir en dicha localidad la Empresa del Ferrocarril Central del Uruguay, Extensión Este.

Al mismo tiempo convendría que usted aprovechara su estadía en Melo á fin de gestionar de la Junta Económico Administrativa de Cerro Largo el más eficaz concurso para la construcción de un puente carretero sobre el arroyo Conventos, todo de acuerdo con las instrucciones recibidas y dando cuenta al Ministerio del resultado de sus gestiones.

Saluda á usted atentamente.

JUAN P. LAMOLLE.

Señor Director del Departamento Nacional de Ingenieros.

Departamento Nacional de Ingenieros.

Montevideo, Mayo 25 de 1908.

Excmo. señor Ministro de Obras Públicas.

Cumpliendo la misión que ese Ministerio tuvo á bien confiarme relativa á la ubicación de la Estación Melo del Ferrocarril en construcción de Nico Pérez á Centurión, así como también la de allanar las dificultades que existían para la construcción de un puente carretero sobre el arroyo Conventos, en la proximidad de la ciudad nombrada, tengo el honor de comunicar á V. E. el resultado alcanzado en la gira de inspección que con tales motivos practiqué en la primera quincena del corriente mes.

Estación Melo. — El Poder Ejecutivo, con fecha 10 de Mayo y 28 de Setiembre de 1907, aprobó el trazado de las secciones 3.ª y 4.ª del Ferrocarril de Nico Pérez á Centurión.

Esas secciones terminan y arrancan en el k. $194.^{500}$ en los suburbios de la ciudad de Melo, en la prolongación de la calle de la Rosa.

El artículo 7.º del primero de los decretos citados dejaba en suspenso la ubicación de la Estación Melo, porque el sitio propuesto por la Empresa no llenaba todas las condiciones que en tales casos se requieren.

En el trazado aprobado sólo existen tres puntos donde puede situarse la referida Estación; uno en la margen derecha del Conventos y dos en la margen izquierda. Ninguno de ellos reúne todas las condiciones que debe llenar una estación ferrocarrilera, razón por la cual se estudiaron dos variantes del trazado, una al Norte, que cruza el Conventos aguas arriba de la barra del Sauce, en las proximidades del paso del camino nacional, y la otra al Sur de la ciudad de Melo, cruzando el Conventos aguas abajo de la barra del Sauce.

La primera de dichas variantes atraviesa los terrenos bajos que existen entre la margen izquierda del Conventos y la margen derecha del Sauce, terrenos que se inundan y por lo tanto, inadecuados para el establecimiento de una Estación.

La segunda variante cruza igualmente los terrenos bajos que existen entre la ciudad y el Conventos, los que, sin embargo, se elevan gradualmente al Sureste de la ciudad y permiten el establecimiento de la estación en el k. $197.^{500}$.

Esa ubicación adolece de varios defectos que la hacen inadmisible.

En primer lugar, su distancia al centro de la población sería de 2 y ½ kilómetros; en segundo término, no existen caminos de acceso y finalmente, esta variante aumenta la extensión de la vía férrea en 2295 metros con los gastos consiguientes y la mayor erogación por concepto de la garantía que debe abonar el Estado.

Resulta, pues, que el trazado aprobado es el mejor, el único conveniente, para el establecimiento de la Estación.

Veamos ahora, qué ventajas y defectos ofrecen los tres puntos del trazado aprobado, que permiten la ubicación referida, para elegir entre ellos el que más convenga·

Hemos dicho que uno se encuentra en la margen derecha del Conventos, su kilometraje es 192.^{050}.

Indiscutiblemente este punto es el que ofrece mejores condiciones técnicas para el establecimiento de una Estación; está ubicado en el extremo de un alineamiento recto y horizontal, que mide 1.350 metros, comprendido entre dos curvas de 1.000 metros y 600 metros de radio. Esta última curva tiene, sin embargo, el inconveniente de arrancar donde la Estación termina, para llegar con un desarrollo de 182 metros á 90 metros de distancia del puente á construirse sobre el Conventos. El terreno donde se ubicaría la Estación es llano y no requiere desmontes ni terraplenes, pero, en sus proximidades los niveles del suelo bajan y en las grandes crecientes se vería circundada por las aguas.

La distancia que la separaría del centro de la ciudad sería de 2.460 metros, la que además de ser excesiva, tendría el inconveniente del paso obligado sobre un puente para todos los que de la ciudad se dirijan á la Estación ó viceversa.

La práctica ha evidenciado ya los graves inconvenientes que ofrecen las Estaciones de ferrocarriles distantes de los centros de población. Minas, Florida y Nico Pérez son ejemplos que no deben seguirse.

Los habitantes de Melo, unánimemente protestan contra dicha ubicación, no sólo por las constantes erogaciones del transporte que ella originaría, sino porque ven la posibilidad de la formación de un nuevo é importante núcleo de población en la margen derecha del Conventos, en detrimento de la actual ciudad y del desarrollo futuro á que indiscutiblemente tiene derecho como consecuencia de la mejora de que va á disfrutar.

Este anhelo de los habitantes de Melo está comprobado por las declaraciones de la Honorable Junta Económico Administrativa, expresadas por unanimidad de votos, en su sesión plena del nueve del corriente, de cuya acta se acompaña copia autorizada.

Descartada, por las razones expuestas, esa solución, quedan por examinar las dos ubicaciones de la margen izquierda del Conventos.

Una de ellas, la del k. 196.600 puede eliminarse desde ya, no sólo porque adolece de los mismos defectos de la anterior con relación á la distancia (2.600 metros), sino porque su ubicación en ese punto requeriría desmontes y terraplenes que alcanzarán alturas inadmisibles en estos casos. Sería necesario practicar desmontes de 4 m 60 de altura y terraplenes de 6 m 30 en toda el área que abarcaría la estación.

Estas cifras bastan para demostrar la imposibilidad de situar la estación en este punto.

Examinemos la tercera y última ubicación posible y se verá que es la más conveniente.

Está situada en el k. 193.250 tan próxima de la ciudad que formaría parte de ella, interceptando la calle Sarandí, la más ancha y talvez la más importante de las orientadas de Este á Oeste.

El terreno es alto, á tal punto, que será necesario desmontarlo en una altura media de 1 m 30, quedando asimismo la estación á un nivel de 2 m 27 sobre el de la mayor creciente conocida, lo que permitirá en todo tiempo su comunicación con la ciudad.

Situada en el extremo de una horizontal de 3.000 metros de largo, continuando la vía en pendiente de 4 por ciento en 500 metros de extensión, tiene sin embargo el inconveniente de comprender en su extremo Norte una curva de 400 metros de radio y 209 metros de desarrollo.

Este motivo y el de no existir el terreno necesario para el establecimiento del embarcadero de ganado, fueron las causas que indujeron al señor Inspector de Ferrocarriles á aconsejar que no se aceptara esa ubicación, que fué la primera que propuso la Empresa.

El que suscribe, opina que la construcción de embarcadero de ganado en la proximidad de las ciudades de la importancia de Melo, es inconveniente, máxime en este caso en que por el

Este está rodeada de extensas chacras que dificultan el tránsito de los ganados.

Ese inconveniente desaparece y el servicio de la referencia mejora, con la construcción de esos embarcaderos en las estaciones del Bañado de Medina y Sierra de Ríos, anterior y posterior á la de Melo, solución que propuso el que suscribe y que el señor Administrador del Ferrocarril Central aceptó.

De lo expuesto, resulta que el único inconveniente que ofrece el establecimiento de la estación Melo, en el k. 193.^{250}, es que parte de ella se halla situada en curva, inconveniente técnico de no escaso valor, pero que no siempre ha sido observado, antes de ahora, en nuestro país, el que, por otra parte, puede atenuarse considerablemente mediante un buen servicio de señales.

En cambio esa situación ofrece tal cúmulo de ventajas de todo orden, que el que suscribe no vacila en aconsejar á la superioridad su aceptación, mediante la obligación por parte de la Empresa de adoptar todas las medidas de seguridad necesarias y la construcción de embarcaderos de ganado en las estaciones de Bañado de Medina y Sierra de Ríos.

Puente carretero sobre el arroyo Conventos.—La construcción de este puente ha sido constantemente reclamada para evitar el aislamiento de la Capital del Departamento con su zona más extensa y rica, en las frecuentes crecidas del Conventos.

Con el objeto de satisfacer esa sentida necesidad, la Inspección Técnica Regional proyectó en 1903 la construcción de un puente de madera con accesos sumergibles, cuyo presupuesto ascendía á la suma de $ 16.000. — Hoy, debido al aumento de costo de la mano de obra y de los materiales de construcción, esa obra, á todas luces deficiente, no se realizaría seguramente por una suma inferior á $ 23.000.

Con motivo de la construcción del Ferrocarril de Nico Pérez á Centurión y en vista de la posibilidad de la ubicación de la Estación Melo en la margen derecha del Conventos, la construcción del puente carretero se impuso.

La Inspección de Ferrocarriles inició gestiones para que, aprovechando la circunstancia de la construcción del puente ferrocarrilero, se construyera simultáneamente y justapuesto el puente carretero, con lo que se obtendría un puente mixto en condiciones de relativa economía.

Considerando que el referido proyecto de la Inspección Téc-

nica Regional debía costearse con los fondos de vialidad de que disponen las Juntas, teniendo en cuenta que esa obra era una carga pesada para esa Corporación Municipal, así como la conveniencia de sustituir un puente de madera con accesos sumergibles, por una obra de arte de carácter definitivo, considerando que los recursos provenientes del Empréstito de Vialidad y Obras Públicas afectados á la construcción de puentes carreteros, estaban sino agotados, por lo menos comprometidos en su casi totalidad y finalmente, que el puente del Conventos es de una utilidad local indiscutible, el Poder Ejecutivo resolvió solicitar de la Honorable Junta de Cerro Largo su cooperación para la ejecución de esa importante obra.

Surgieron dificultades para la realización de este propósito y ese Ministerio, con motivo de la inspección que el que suscribe debía practicar para determinar la mejor ubicación de la Estación Melo, me encargó de solucionarlas.

Me es satisfactorio consignar que los deseos del Gobierno encontraron la mejor acogida en todos y cada uno de los miembros de la Honorable Junta Económico Administrativa, como lo demuestra elocuentemente la copia autorizada del acta que adjunto, de la sesión que con tal motivo se celebró. En esa sesión á la que asistió, también, el señor Jefe Político del Departamento, varios miembros, interpretando los sentimientos de la Honorable Corporación, hicieron manifestaciones de concordia y progreso que mucho la honra, manifestaciones que me es especialmente grato elevar á conocimiento del Poder Ejecutivo.

La Honorable Junta resolvió contribuir á la construcción de un puente carretero de 6 metros de ancho libre sobre el Conventos, con la suma de $ 18.000 que se tomarían de sus rentas economizadas en años anteriores.

En mérito de la importante contribución con que la Junta concurre á la realización de la obra, el que suscribe opina que es el caso de proyectar no ya la construcción de un puente mixto, sino de un puente carretero independiente del destinado al ferrocarril.

Los puentes mixtos tienen la ventaja de la economía, pero en cambio adolecen de defectos que, en nuestro país, se agravan considerablemente debido á la rusticidad de los animales de tiro.

Por otra parte, la principal economía que se obtiene en la

construcción de esa clase de puentes, proviene de la que se realiza en los gastos generales, economía que en el caso presente desaparece casi por completo, por cuanto la Administración dispone, en la Inspección General de Vialidad, del personal superior necesario para la ejecución de esa obra.

La construcción del puente mixto en el Conventos trae como consecuencia forzosa la ejecución de la obra por intermedio de la Empresa constructora del Ferrocarril, con precios unitarios á fijar en condiciones un tanto desventajosas para la Administración, puesto que desaparece la competencia, tan beneficiosa para los intereses públicos.

La conservación de la obra, también, tal vez no está exenta de dificultades y desavenencias, razones todas que inducen al que suscribe á aconsejar el siguiente temperamento:

1.° Que por la Inspección General de Vialidad se estudie y proyecte la construcción de un puente carretero sobre el arroyo Conventos, de 6 metros de ancho libre, independiente y próximo al del ferrocarril, así como las carreteras de acceso que deben unir el camino nacional con la calle Sarandí, de la ciudad de Melo.

Que al proyectar la referida obra se tenga presente el trazado del ferrocarril aprobado, así como la ubicación de la Estación Melo, con el objeto de evitar, en lo posible, pasos á nivel en la proximidad de la Estación.

2.° Que á la Comisión que se designe se le encargue, igualmente, el estudio del proyecto de un puente carretero sobre el arroyo Fraile Muerto, en el camino nacional á Melo.

Este puente es casi tan necesario como el del Conventos, por tratarse de un arroyo caudaloso que intercepta con frecuencia toda comunicación con esa rica zona de la República.

3.° Que debiendo procederse de inmediato á la construcción de los referidos puentes, se tenga presente, al preparar los presupuestos respectivos, que todo el transporte de materiales se efectuará por la vía férrea en construcción.

Dejando con lo expuesto cumplida la misión que V. E. se dignó confiarme, sólo me resta esperar haber interpretado fielmente los deseos del Gobierno y que mi gestión merezca, en consecuencia, la aprobación superior.

F. Michaelsson.

Ministerio de Obras Públicas.

Montevideo, Junio 4 de 1908.

Vistos estos antecedentes relativos á la ubicación de la Estación Melo en la línea del Ferrocarril Central del Uruguay. Extensión Este — y á la construcción de un puente carretero sobre el arroyo Conventos;

Considerando: Que de la inspección practicada sobre el terreno por el señor Ingeniero don Florencio Michaelsson, Director del Departamento N. de Ingenieros, comisionado á ese efecto por el Ministerio de Obras Públicas y del estudio efectuado respecto á las distintas ubicaciones proyectadas para dicha estación, resulta la más conveniente la que propuso la Empresa en el kilómetro $193.^{250}$.

Considerando: Que la solución propuesta ofrece, entre otras, la ventaja de la altura del terreno en que se construirá la estación, que vendrá á quedar así á un nivel de 3 metros 27 sobre el de la mayor creciente conocida, permitiendo en todo tiempo la comunicación con la ciudad, y que el único inconveniente en esa ubicación es el de hallarse una parte de la estación situada en curva, inconveniente que quedará considerablemente atenuado mediante un buen servicio de señales;

Considerando: Con respecto al puente carretero sobre el arroyo Conventos, que su construcción es de sentida necesidad á fin de mantener permanentemente la comunicación de la Capital con la zona más extensa y rica del Departamento, que se interrumpe frecuentemente debido á las crecidas de dicho arroyo;

Considerando: Que la Junta Económico Administrativa de Cerro Largo ha resuelto contribuir á la construcción de dicho puente con la suma de $ 18.000 de los recursos de que dispone, procedentes de las rentas de vialidad;

El Poder Ejecutivo

RESUELVE:

Artículo 1.º Aprobar la ubicación proyectada para la Estación Melo del Ferrocarril Central del Uruguay (extensión Este), autorizando su construcción en el kilómetro $193.^{250}$.

Art. 2.º La Empresa del Ferrocarril queda obligada á esta-

blecer en dicha estación un buen servicio de señales y á adoptar las medidas de seguridad necesarias, á fin de prevenir los inconvenientes de la parte de estación situada en curva.

Los embarcaderos de ganado los construirá la Empresa en las estaciones de Bañado de Medina y Sierra de Ríos.

Art. 3.° Por la Inspección General de Vialidad se procederá de inmediato á efectuar los estudios y proyecto relativo á la construcción de un puente carretero sobre el arroyo Conventos, de 6 metros de ancho libre, próximo al del ferrocarril, así como las carreteras de acceso que deben unir el camino nacional con la calle Sarandí de la ciudad de Melo.

Art. 4.° Destínase á la construcción de dicho puente la suma de diez y ocho mil pesos con que ha resuelto contribuir de sus rentas de vialidad la Junta Económico Administrativa de Cerro Largo.

El saldo del costo de dicho puente se imputará á los recursos creados por la Ley de Vialidad y Obras Públicas de fecha 13 de Octubre de 1905.

Al proyectar el puente de que se trata, la Inspección de Vialidad tendrá presente el trazado del ferrocarril aprobado, así como la ubicación de la Estación Melo, á fin de evitar en lo posible pasos á nivel en la proximidad de esta última.

Art. 5.° El Ministerio del Interior impartirá sus órdenes al de Hacienda para que de los fondos depositados en cuenta especial en el Banco de la República por la Junta Económico Administrativa de Cerro Largo, de acuerdo con la resolución de fecha 6 de Marzo próximo pasado, se ponga á disposición del Ministerio de Obras Públicas la expresada suma de $ 18.000 destinados á la construcción de dicho puente.

Art. 6.° La Inspección General de Vialidad dispondrá que se efectúen los estudios y proyecto de otro puente carretero sobre el arroyo Fraile Muerto en el camino nacional á Melo.

Art. 7.° Notifíquese á la Empresa del Ferrocarril Central del Uruguay, Extensión Este, comuníquese á quienes corresponda, remítase á la Inspección General de Vialidad copia del informe del Director del Departamento Nacional de Ingenieros en la parte relativa á la construcción de los puentes para su conocimiento y demás efectos. y publíquese.

WILLIMAN.
JUAN P. LAMOLLE.

———

Modificando la ubicación de la estación Melo

Excmo. señor Ministro de Obras Públicas, Ingeniero don Juan P. Lamolle.

Ignacio M. Soria, representante legal de la Compañía del Ferrocarril Nordeste del Uruguay (Extensión al Este) ante V. E., como mejor proceda, me presento y digo:

Que el Superior Gobierno, por decreto fechado 4 de Junio de 1908, se sirvió autorizar la construcción de la Estación Melo, en la prolongación del ferrocarril á esa ciudad, en el kilómetro $193.^{250}$.

En el proyecto aprobado por este decreto, una parte de los terrenos de la Estación y sus desvíos se hallan en curva, inconveniente este apuntado en el segundo considerando de dicha resolución; y con el objeto de subsanarlo, si fuera posible, la Empresa ha hecho un nuevo estudio, cuyo resultado ha sido el proyecto que me permito elevar á V. E. para su aprobación.

Por el plano y memoria descriptiva que componen este proyecto, y que en tres copias se acompaña á la presente, verá V. E. que el emplazamiento del edificio de la Estación se ha mantenido en el punto ya adoptado por el Superior Gobierno. —kilómetro $193.^{250}$, — modificándose tan sólo la curva que presentaba inconvenientes en el proyecto anterior.

Por tanto: Ruego á V. E. se sirva prestar su aprobación al nuevo proyecto que acompaño, previos los informes que considere pertinentes.

Montevideo, Setiembre 7 de 1908.

Ignacio M. Soria.

Ministerio de Obras Públicas.

Montevideo, Setiembre 8 de 1908.

Informe el Departamento Nacional de Ingenieros.

LAMOLLE.

Inspección Oficial de **Ferrocarriles.**

Montevideo. Setiembre 18 de 1908.

Señor Jefe:

He estudiado la memoria y plano de la nueva ubicación de la estación Melo. en el kilómetro $193.^{254.50}$, pudiendo manifestar al señor Jefe que ella debe merecer la aprobación superior, por cuanto el defecto apuntado en el proyecto anterior de estar colocadas las vías y el edificio en curva, ha sido solucionado satisfactoriamente en este proyecto.

Durante la ejecución de los trabajos se deberán tener en cuenta las observaciones siguientes: 1.° El camino de circunvalación entre los puntos que señalo con las letras X, Z, Y, en lugar de tener 15 m. 00 deberá dársele 25 m. 00, pues allí vendrá á reunirse el tránsito de los vehículos á los galpones y plazoleta de cargas de la Estación con los que van al Paso de la Balsa y al futuro puente que se construirá sobre el arroyo Conventos. 2.° El edificio señalado con la letra A deberá ser demolido, pues viene á interrumpir el acceso al galpón de cargas y las maniobras en las vías del mismo. 3.° Al clausurar el camino de servicio de la chacra ubicada en la parte Norte de la estación, deberá dársele salida á la calle de circunvalación por medio de una portera.

Cumplidas estas ligeras observaciones, creo, pueda aprobarse el plano y memoria descriptivos adjuntos, correspondientes á la estación Melo.

Arturo V. Rodríguez.
Ingeniero Inspector.

Ministerio de Obras Públicas.

Montevideo, Setiembre 24 de 1908.

Visto: El escrito presentado por la Empresa del Ferrocarril Nordeste del Uruguay (Extensión Este) sometiendo á la aprobación del Gobierno el proyecto relativo á una nueva ubicación de la estación Melo en el kilómetro $193.^{254.50}$.

Resultando: Que por resolución de fecha 4 de Junio del

corriente año se aprobó la ubicación proyectada para la expresada estación en el kilómetro 193.^{250}.

Considerando: que con la nueva ubicación propuesta por la Empresa desaparece el inconveniente apuntado en aquella resolución de situarse parte de la Estación en una curva.

Y atento á lo manifestado por el Departamento Nacional de Ingenieros en el precedente informe,

SE RESUELVE:

Aprobar la ubicación proyectada por la Empresa del Ferrocarril Nordeste del Uruguay (Extensión Este) para la Estación Melo; autorizándose su construcción en el kilómetro 193.$^{254.50}$ en un todo de acuerdo con el plano y Memoria descriptiva acompañados y con sujeción estricta á las indicaciones formuladas por el Departamento Nacional de Ingenieros en el precedente informe.

Notifíquese á la Empresa mencionada, comuníquese y pase al Departamento Nacional de Ingenieros á sus efectos.

WILLIMAN.
JUAN P. LAMOLLE.

Se aprueba el tipo de los tramos metálicos á emplearse en la construcción de puentes

Excmo. señor Ministro de Obras Públicas, Ingeniero don Juan P. Lamolle.

Ignacio M. Soria, representante legal de la Compañía del Ferrocarril Nordeste del Uruguay (Extensión al Este), ante V. E. como mejor proceda, me presento y elevo para aprobación Superior los planos que demuestran los tramos metálicos que serán usados en los puentes á construirse en la línea á Centurión, como también el de las columnas de hierro fundido á emplearse para los tramos de 15 metros de luz. Acompaña á éstos los cálculos de resistencia de la superstructura de los puentes. y también la memoria descriptiva de todo ello

Ruego á V. E. que, previos los informes que correspondan, se digne aprobar dichos planos y autorizar la construcción de los puentes de acuerdo con ellos.

Será justicia, etc.

Montevideo, Octubre 28 de 1907.

Ignacio M. Soria.

Ministerio de Obras Públicas.

Montevideo, Octubre 30 de 1907.

Informe el Departamento Nacional de Ingenieros.

LAMOLLE.

Inspección Oficial de Ferrocarriles.

Montevideo, Enero 14 de 1908.

Señor Jefe:

Los distintos planos, tipos y cálculos de resistencia de las vigas para puentes de 3 m. 00, 5 m. 00, 10 m. 00 y 15 m. 00 de luz que se solicita poder emplear en la línea del Ferrocarril Nordeste, Extensión al Este, han sido estudiados detenidamente por el suscrito, no teniendo observación alguna que formular.

El metal trabaja á 3 k. 13 por milímetro cuadrado en las viguetas y longrinas, 3 k. 38 en las vigas transversales y 5 k. 23 en las vigas principales en el caso de soportar los tramos una carga dinámica de 62.450 k. correspondiente al paso de una locomotora tipo H ó con carga estática de 4.900 k. por metro corrido de puente.

En los tramos de 15 m. se proyecta emplear columnas de fundición, de alturas variables, con contraventamientos á la altura de 2 m 60 rellenos de hormigón. Su diámetro externo es de 1 m., teniendo 0,0285 de espesor.

Estos apoyos, de acuerdo con los cálculos que he revisado y haciendo que la fundición trabaje á 6 k. por milímetro cuadrado, ofrecen una resistencia de 521.868 k. cada una, dada su sección de 86.978 milímetros cuadrados.

Estas columnas van empotradas en bases de mampostería de alturas variables entre 0 m 25 y 1 m 10, según los casos.

Aun cuando no se indica en el plano número 7.833, la altura y respectivos niveles en las columnas del puente sobre el arroyo Chuy, es de suponerse que la Empresa empleará en esa obra vigas tipo 15 m., dado que el puente tiene 60 m. de luz.

Opino que, dadas las condiciones de gran seguridad á que trabajan el acero y la fundición en las obras proyectadas, deben éstas merecer la aprobación Superior.

La Empresa, no obstante, deberá indicar á la Inspección de Ferrocarriles las canteras, una vez abiertas, de donde piense emplear piedra para la mampostería de los distintos puentes. De la misma manera dará aviso una vez terminada la apertura de la caja de las fundaciones, para poder ser inspeccionadas.

Antes de correr trenes por sobre los puentes, deberán ser inspeccionados y probados por esta Inspección Oficial de Ferrocarriles, para lo cual se dispondrá con anterioridad la formación del tren de prueba.

Arturo V. Rodríguez,
Ingeniero Inspector.

Sección Ferrocarriles é Hidráulica.

Aprobado, elévese á la Dirección General.

A los efectos del artículo 9.° del Reglamento vigente, es necesario que vuelvan á esta Oficina el expediente con la resolución Superior y las piezas del proyecto, selladas y firmadas por S. E. el señor Ministro de Obras Públicas.

R. Penco.

Departamento Nacional de Ingenieros.

Montevideo, Enero 15 de 1908.

Aprobado, elévese al Ministerio.

F. Michaelsson.

Ministerio de Obras Públicas.

Montevideo, Enero 23 de 1908.

Vistos los planos presentados por la Empresa del Ferrocarril Nordeste del Uruguay (Extensión al Este), para los tramos metálicos que serán empleados en los puentes á construirse en la línea del pueblo José Batlle y Ordóñez á Centurión, así como el de las columnas de hierro fundido á usarse para los tramos de 15 metros de luz, y atento á lo manifestado por el Departamento Nacional de Ingenieros en el precedente informe,

SE RESUELVE:

Aprobar los referidos planos, con sujeción estricta á todas las indicaciones contenidas en el informe del Departamento Nacional de Ingenieros.

Firmados y sellados los planos y Memoria descriptiva y repuestos los sellos y estampillas adeudados, vuelva al Departamento Nacional de Ingenieros á sus efectos.

Notifíquese á la Empresa del Ferrocarril Nordeste del Uruguay (Extensión al Este), y comuníquese á la Dirección de Contabilidad y Control de Ferrocarriles.

WILLIMAN.
JUAN P. LAMOLLE.

Aprobación de una variante entre los kilómetros $193.^{248.60}$ y $194.^{100}$ de la línea á Melo

Excmo. señor Ministro de Obras Públicas, Ingeniero don Juan P. Lamolle.

Ignacio M. Soria, representante legal de la Compañía Extensión al Este del Ferrocarril Central del Uruguay, ante V. E. me presento respetuosamente y digo:

Que habiéndose hecho necesaria, por la nueva ubicación aprobada por el Superior Gobierno para la Estación Melo, una variante en la dirección de la línea, á fin de suprimir la curva

de 400 metros que existía en el proyecto original, vengo á elevar á la aprobación de V. E. un plano de dicha variante y el perfil longitudinal respectivo, en tres copias, con la memoria descriptiva correspondiente.

Como esta variante es el resultado de la nueva ubicación dada á la Estación terminal en Melo, no dudo que los planos que acompaño, merecerán la aprobación Superior.

Será justicia, etc.

Montevideo, Noviembre 19 de 1908.

Ignacio M. Soria.

Ministerio de Obras Públicas.

Montevideo, Noviembre 20 de 1908.

Informe el Departamento Nacional de Ingenieros.

LAMOLLE.

Inspección Oficial de Ferrocarriles.

Montevideo, Noviembre 24 de 1908.

Señor Jefe:

La variante cuya aprobación se solicita en el trozo de la línea férrea á Melo, comprendida entre los kilómetros $193.^{248.60}$ y kilómetro $194.^{100}$, después de estudiada por esta Inspección, opina que debe merecer la aprobación Superior, en virtud de que se han mejorado las condiciones planimétricas en ese trozo de la línea, al proyectar una curva de 500 metros de radio, en sustitución á la anterior, de 400 metros, y que las pendientes de entrada y salida á dicha estación están encuadradas dentro de los límites señalados por la ley, habiéndose aumentado la altitud de la horizontal en 0 m 80.

Todas estas mejoras influirán notablemente durante la época de la explotación de la línea facilitando el movimiento de los trenes en la Estación y la visibilidad de las señales, defecto éste que se apuntaba en el anterior proyecto.

Arturo V. Rodríguez,
Ingeniero Inspector.

Sección Ferrocarriles é Hidráulica.

Montevideo, Noviembre 25 de 1908.

Aprobado, elévese á la Dirección General.

A los efectos del artículo 9.° del Reglamento vigente, corresponde que vuelvan á esta Oficina el expediente con la resolución que en él recaiga y las piezas del proyecto, selladas y firmadas por S. E. el señor Ministro de Obras Públicas.

R. Penco.

Departamento Nacional de Ingenieros.

Montevideo, Noviembre 25 de 1908.

Aprobado, elévese al Ministerio.

F. Michaelsson.

Ministerio de Obras Públicas.

Montevideo, Diciembre 3 de 1908.

Visto: El escrito presentado por la Empresa del Ferrocarril Central del Uruguay (Extensión al Este) sometiendo á la aprobación del Gobierno el proyecto relativo á una variante en el trozo de la línea férrea á Melo comprendida entre el kilómetro $193.^{248.60}$ y kilómetro $194.^{100}$;

Resultando: que por resolución de fecha 24 de Setiembre del corriente año, se aprobó la nueva ubicación propuesta por la Empresa de dicho ferrocarril para la Estación de Melo;

Considerando: que á causa de la nueva ubicación de la Estación de Melo es necesario efectuar dicha variante en la dirección de la línea férrea, en el trozo comprendido entre el kilómetro $193.^{248.60}$ y kilómetro $194.^{100}$, á fin de suprimir la curva de 400 metros de radio que existía en el proyecto primitivo, sustituyéndola por una de 500 metros, quedando mejoradas con tal motivo las condiciones planimétricas del referido trozo de vía;

Y atento á lo manifestado por el Departamento Nacional de Ingenieros en el informe que precede,

SE RESUELVE:

Aprobar la variante proyectada por la Empresa del Ferrocarril Central del Uruguay (Extensión al Este) de la línea férrea á Melo, en el trozo comprendido entre el k. $193.^{248.60}$ y el k. $194.^{100}$, en un todo de acuerdo con el plano y Memoria descriptiva acompañados.

Firmados y sellados, el plano y Memoria descriptiva, y repuestos los sellos y estampillas adeudadas, pase este expediente al Departamento Nacional de Ingenieros á sus efectos.

Notifíquese á la Empresa mencionada, comuníquese y publíquese.

WILLIMAN.

JUAN P. LAMOLLE.

Mensaje sometiendo al Honorable Cuerpo Legislativo el Convenio para la construcción del Ferrocarril á Treinta y Tres.

Poder Ejecutivo.

Montevideo, Octubre 22 de 1908.

Honorable Asamblea General:

El Poder Ejecutivo tiene el honor de someter á la sanción de Vuestra Honorabilidad el convenio que acaba de celebrar *ad referéndum* con el señor representante de las Compañías del Ferrocarril Central, relativo á la prolongación de la línea del Nordeste.

Como verá Vuestra Honorabilidad, el convenio que se adjunta modifica en parte el celebrado por la Administración anterior para la prolongación de dicha línea.

Aquel primer convenio, estableció el siguiente orden para la construcción de la línea:

1.° Desde Nico Pérez á un punto próximo á Centurión, pasando por Melo.

2.° El ramal á Treinta y Tres, partiendo de Nico Pérez ó de un punto de la línea próximo á dicho paraje.

La construcción de este ramal sólo es exigible de la Empresa,

según dicho convenio, después de un año de abierta al tráfico público la línea de Toledo á la frontera, y siempre que ésta haya alcanzado á producir el interés de 3 y medio por ciento al año sobre el capital garantido.

El nuevo convenio modifica los términos del anterior en cuanto dispone la inmediata construcción del ramal á Treinta y Tres y aplaza, si bien para fecha próxima, la prolongación de la línea desde Melo á su punto terminal en la frontera.

Al proponer esa reforma, el Poder Ejecutivo está íntimamente convencido de que atiende y satisface una de las primordiales necesidades públicas, dotando de inmediato á una extensa é importante zona del país, de una vía de transporte insistentemente reclamada, por considerarse, con razón, que ella provocará la creación de nuevas industrias, dará mayor impulso á las existentes y contribuirá eficazmente al desarrollo de todas las transacciones comerciales, actualmente restringidas por no existir para el intercambio de mercaderías y productos, medios económicos, cómodos y rápidos de comunicación, tanto con la Capital como con otros centros importantes de la República.

Las grandes ventajas que se derivan de la prolongación del Ferrocarril Nordeste, tanto para el país en general como particularmente para la fértil y vasta zona que está destinada á cruzar, no se obtendrán por completo sino á condición de que la línea llegue preferentemente á Treinta y Tres, que es un núcleo de población importante, que cuenta con tierras apropiadas para explotaciones agrícolas, cuya riqueza ganadera es digna de tenerse en cuenta y cuyas relaciones comerciales son de relativa consideración, todo lo cual lo coloca en condiciones de evidente superioridad, en comparación con la zona comprendida entre Melo y Centurión, á los fines de disfrutar de los beneficios de la vía férrea.

Si, como es notorio, la construcción de la línea de Nico Pérez-Melo-Centurión y Treinta y Tres, vino á llenar una necesidad impostergable y á vincular á la Capital y al resto de la República á los Departamentos de Cerro Largo y Treinta y Tres, que se hallaban en situación de verdadero aislamiento y como sustraídos al movimiento general del país, y si, fuera de toda duda, esas necesidades quedarán en buena parte llenadas en el primero de los Departamentos nombrados, con la llegada del ferrocarril á Melo, justo es, y es previsor que esas mismas necesidades que ya se tuvieron en cuenta, se llenen

también de inmediato con respecto al segundo de aquellos Departamentos y con preferencia á otros puntos que, sin que ello importe desconocer su importancia, no reunen un conjunto de condiciones tan favorables.

Son tan evidentes, á juicio de Poder Ejecutivo, los beneficios de la modificación proyectada, que cree inútil insistir sobre los tópicos expuestos para demostrar su conveniencia, así como la influencia que ella ejercerá, como factor de progreso, tanto en el orden material como en el moral, sobre la región del país á que se propone llevarla con toda rapidez.

También en el orden económico presenta ventajas no despreciables el cambio que se propone llevar á la práctica el Poder Ejecutivo. La línea del Nordeste hasta Melo y el ramal á Treinta y Tres, según así lo hacen suponer presunciones muy justificadas, alcanzará en breve tiempo á cubrir la garantía y no será por consiguiente mayormente gravosa al Estado, mientras que el trozo de Melo á Centurión, que abarca una zona de poca intensidad de población y cuyo tráfico tiene que ser, por lo tanto, limitado, vendrá á constituir desde muy pronto y por algunos años, una carga para el Erario Público por concepto de la garantía á abonarse.

Por otra parte, con la postergación, por breve tiempo, del trazado á la frontera, las esperanzas que se abrigaban respecto al desarrollo del intercambio comercial con la provincia limítrofe de Río Grande, lejos de desaparecer se robustecen, desde que esa dilación á la par de otros factores latentes dignos de tenerse en cuenta y que pueden surgir en cualquier momento, permitirán determinar con verdadero acierto, el punto más conveniente para terminar la línea sobre la frontera.

Todos los factores consultados coinciden, pues, como se ve, en el sentido de determinar inequívocamente las ventajas del ramal á Treinta y Tres, sobre el de Centurión.

En presencia de ese resultado que fluye de los hechos expuestos someramente y cuyo alcance apreciará debidamente y estimará en todo su valor el ilustrado criterio de Vuestra Honorabilidad, el Poder Ejecutivo se decidió á iniciar gestiones á fin de modificar el plan de ejecución de las líneas férreas de que se trata, sustituyéndolo por el que motiva el presente mensaje.

El resultado de esas gestiones ante la Compañía del Ferrocarril Central del Uruguay, fué, como se esperaba, favorable, consiguiéndose salvar todas las dificultades que pudieran obstar á la realización del propósito perseguido.

Esas dificultades consistían, en primer término, en el hecho de que la Compañía se veía obligada á anular los contratos que tenía celebrados con la Empresa constructora de la línea, anulación que le importaba un fuerte desembolso por concepto de indemnización de perjuicios; luego, el aumento de capital que necesariamente debe abonar la misma Compañía por causa de la mayor extensión del ramal á Treinta y Tres (90 á 100 kilómetros aproximadamente en lugar de los 50 kilómetros de la extensión Melo-Centurión) y por último, la diferencia de costo de la línea Nico Pérez-Treinta y Tres, con relación al otro ramal (Melo-Centurión), pues éste, según datos oficiales, por la topografía especial del terreno en que debe construirse, resultaba de un costo relativamente económico, mientras que aquélla, que tiene que extenderse por terrenos difíciles y muy quebrados, es indudablemente de costo mucho más elevado.

Para corresponder á la eliminación de esas dificultades y á los nuevos compromisos que contrae la Compañía, el Poder Ejecutivo ha debido, naturalmente, otorgar á aquélla una justa y legítima compensación, perfectamente justificada, y que sin duda alguna será compensada con creces por las ventajas que resultarán del aumento considerable de la riqueza y del bienestar general en una importante zona del país.

La compensación á que se hace referencia y á la que se arribó después de diversas conferencias y tratativas realizadas, es la que resulta de una modificación temporaria de los coeficientes adoptados en la actualidad para apreciar los gastos imputables á las líneas garantidas; gastos estos que, como es notorio, comprenden dos elementos: uno variable, con las entradas brutas correspondientes á dichas líneas, y otro constante y dependiendo sólo de su extensión kilométrica.

Aquella modificación consiste en alterar los mencionados coeficientes por un período de tiempo determinado, de modo que el porcentaje de gastos semestrales asignables á las líneas aludidas, se aproxime lo más posible al porcentaje arrojado por la explotación de todo el sistema. Según los datos proporcionados por la Oficina de Control de Ferrocarriles, y relativos á los dos semestres del año 1907, esta equivalencia se consigue tomando el 45 por ciento (hoy rige el 40 por ciento) de las entradas brutas procedentes de las líneas garantidas, aumentado de una constante de 88 pesos 50 (hoy rige la

constante de 87 pesos 38) por cada kilómetro de las mismas líneas.

En estas condiciones la Empresa queda compensada de los perjuicios que recibe al aceptar el cambio de orden en la construcción de las vías que le fueron adjudicadas por el convenio de Abril 3 de 1906, y el Poder Ejecutivo cree innecesario abundar en mayores detalles para justificar la equidad de los aumentos concedidos, limitándose á manifestar que este procedimiento sólo empezará á regir desde el momento de la apertura al servicio público de la primera sección del ramal á Treinta y Tres. Agregará para terminar, que si bien es cierto que debido á la circunstancia de verse el Poder Ejecutivo obligado, para conseguir sus fines, á resarcir perjuicios á la Empresa concesionaria, los porcentajes son, en el momento actual, los más justos á juicio del mismo Poder, puede muy bien suceder que dentro de algún tiempo no lo sean, no tengan aquel carácter de equidad que por motivos excepcionales revisten hoy, y que sus resultados difieran de lo que en realidad deben ser.

Pues bien, para salvar tal inconveniente, el Poder Ejecutivo, como ya lo ha insinuado antes, ha incluído en el convenio la cláusula relativa á la revisión cada diez años, de esos coeficientes, á fin de que ellos se modifiquen con arreglo á las circunstancias.

Quedan así expuestos, sintéticamente, los motivos principales y las razones de diverso orden que han llevado al Poder Ejecutivo á ajustar el convenio *ad referéndum* que somete á la consideración de Vuestra Honorabilidad, declarándolo comprendido entre los asuntos que han motivado la actual convocatoria á sesiones extraordinarias.

Por último, el Poder Ejecutivo se complace en manifestar á Vuestra Honorabilidad que el convenio de la referencia ha sido ya aprobado en Londres por la Asamblea de accionistas, y que confía en que Vuestra Honorabilidad le preste su sanción para celebrar el contrato definitivo.

Saluda á Vuestra Honorabilidad con la mayor consideración.

CLAUDIO WILLIMAN.
JUAN P. LAMOLLE.
BLAS VIDAL (hijo).

CONVENIO "AD REFERÉNDUM"

Celebrado entre el Gobierno y el representante en Montevideo de las Compañías del Ferrocarril Central del Uruguay, Ferrocarril Nordeste del Uruguay, Extensión al Este del Ferrocarril Central del Uruguay, Extensión al Norte del Ferrocarril Central del Uruguay, Extensión al Oeste del Ferrocarril Central del Uruguay, sobre la construcción del ramal de vía férrea á Treinta y Tres.

Los artículos 1.°, 2.° y 4.° del convenio celebrado entre el Superior Gobierno y las Compañías con fecha 20 de Abril de 1906, quedan modificados en la forma siguiente:

Artículo 1.° La línea del Ferrocarril Nordeste (Extensión al Este), en su prolongación desde Nico Pérez, se dividirá en tres secciones distintas, á saber:

A) De Nico Pérez á Melo.

B) De Melo á un punto próximo á Centurión ú otro en la frontera con el Brasil.

C) De Nico Pérez (ó un punto cercano) á Treinta y Tres.

Art. 2.° La construcción de la sección *C)*, ó sea el ramal a Treinta y Tres, se empezará de inmediato, es decir, tres meses después de aprobados los planos por el Superior Gobierno, cuyos planos deberán ser presentados para su aprobación á los seis meses de firmarse el contrato definitivo.

La Compañía del Ferrocarril Nordeste (Extensión al Este), no estará obligada, en el caso que se lo exigiese el Gobierno, á comenzar la construcción de la sección *B*, ó sea de Melo á la frontera, sino después de un año de abierto al tráfico público el ramal de Nico Pérez á Treinta y Tres, y siempre que éste haya alcanzado á producir el interés de 3 y medio (tres y medio) por ciento al año, sobre el capital garantido. Una vez dada la orden de empezar dicha sección, el plazo para su construcción no podrá exceder de dos años.

Art. 4.° Para la liquidación y pago de las garantías de las líneas del Ferrocarril Central del Uruguay, esto es: las Compañías Extensión al Norte, Nordeste y Extensión al Este (desde Toledo á la frontera y ramal á Treinta y Tres), se adoptará como base, á contar desde la fecha de la apertura al servicio público de la primera sección del ramal á Treinta y Tres, la fórmula siguiente aplicada á las cuentas semestrales:

Gastos de la línea iguales al 45 por ciento (cuarenta y cinco por ciento) de las entradas brutas, más una constante de $ 88.50 (ochenta y ocho pesos con cincuenta centésimos), por kilómetro.

Esta fórmula se modificará cada diez años, para ajustarla al porcentaje de gasto total de explotación de todas las líneas unidas del Ferrocarril Central del Uruguay, en el último año de cada década, siempre que en dicho año no hubieren ocurrido hechos extraordinarios que perturben el rendimiento normal de las líneas, en cuyo caso se tomará como base el año anterior.

En Montevideo, á diez y seis de Octubre de mil novecientos ocho.

CLAUDIO WILLIMAN.—JUAN P. LAMOLLE.
BLAS VIDAL (hijo).—*Ignacio M. Soria.*

Ley aprobando el convenio precedente

Poder Legislativo.

El Senado y Cámara de Representantes de la República Oriental del Uruguay, reunidos en Asamblea General,

DECRETAN:

Artículo 1.° El convenio celebrado entre el Gobierno y el representante en Montevideo de las Compañías del Ferrocarril C. del Uruguay, Ferrocarril Nordeste del Uruguay, Extensión al Este del Ferrocarril Central del Uruguay, Extensión al Norte del Ferrocarril Central del Uruguay, Extensión al Oeste del Ferrocarril Central del Uruguay, sobre la construcción del ramal de vía férrea á Treinta y Tres, queda modificado en los artículos 1.°, 2.° y 4.°, en la forma siguiente:

Artículo 1.° La línea del Ferrocarril Nordeste (Extensión al Este) en su prolongación desde Nico Pérez se dividirá en tres secciones distintas, á saber:

A) De Nico Pérez á Melo.
B) De Melo á un punto próximo á Centurión ú otro en la frontera del Brasil.
C) De Nico Pérez (ó un punto cercano) á Treinta y Tres

Art. 2.° La construcción de la sección *C)*, ó sea el ramal á Treinta y Tres, se empezará de inmediato, es decir, tres meses después de aprobados los planos por el Superior Gobierno, cuyos planos deberán ser presentados para su aprobación á los seis meses de firmarse el contrato definitivo.

La Compañía del Ferrocarril Nordeste (Extensión al Este), no estará obligada, en el caso que se lo exigiese el Gobierno, á comenzar la construcción de la sección *B)*, ó sea de Melo á la frontera, sino después de un año de abierto al tráfico público el ramal de Nico Pérez á Treinta y Tres, y siempre que éste haya alcanzado á producir el interés de 3 y medio (tres y medio) por ciento al año, sobre el capital garantido.

Una vez dada la orden de empezar dicha sección, el plazo para su construcción no podrá exceder de dos años.

Art. 4.° Para la liquidación y pago de la garantía de las líneas del Ferrocarril Central del Uruguay, esto es: las Compañías Extensión al Norte, Nordeste y Extensión al Este (desde Toledo á la frontera y ramal á Treinta y Tres), se adoptará como base, á contar desde la fecha de la apertura al servicio público de la primera sección del ramal á Treinta y Tres, la fórmula siguiente aplicada á las cuentas semestrales: gastos de la línea iguales al 45 por ciento (cuarenta y cinco por ciento) de las entradas brutas más una constante de $ 88.50 (ochenta y ocho pesos con cincuenta centésimos) por kilómetro.

Esta fórmula se modificará después de los primeros diez años para ajustarla al porcentaje de gasto total de explotación de todas las líneas unidas del Ferrocarril Central del Uruguay durante estos diez años, y la fórmula que así se establezca, quedará en vigencia por todo el tiempo de la concesión del Ferrocarril Nordeste.

Art. 2.° Comuníquese, etc.

Sala de Sesiones de la Honorable Cámara de Senadores, en Montevideo, á 28 de Diciembre de 1908.

Emilio Avegno,
Primer Vicepresidente.

M. Magariños Solsona,
Primer Secretario.

Ministerio de Obras Públicas.

Montevideo, Diciembre 31 de 1908.

Cúmplase, acúsese recibo, comuníquese, insértese en el R. N., y con la copia respectiva, remítase al Ministerio del Interior.

WILLIMAN.
JUAN P. LAMOLLE.

III

FERROCARRIL INTERIOR DEL URUGUAY DE COLONIA A SAN LUIS

Mensaje sometiendo al Cuerpo Legislativo el convenio para la construcción del Ferrocarril Interior del Uruguay de la Colonia á San Luis.

Poder Ejecutivo.

Montevideo, Abril 9 de 1908.

Honorable Asamblea General:

Tengo el honor de someter á la consideración de Vuestra Honorabilidad el convenio *ad referéndum* celebrado con el doctor Lidsay R. S. Holway, en representación de The Pan American Trans Continental Railway Company, actual cesionaria de los derechos de la sucesión Juan José Castro, para construir el Ferrocarril Interior del Uruguay, de la Colonia á San Luis.

A este convenio se ha llegado por vía de transacción y con motivo de haberse presentado el señor Holway invocando la representación de los señores Castro-Petty y C.ª, impugnando el dictamen del señor Fiscal de Gobierno que sostenía la caducidad de la sucesión Castro.

El Poder Ejecutivo se hubiera limitado á continuar la tramitación administrativa hasta establecer la verdadera situación legal de la concesión otorgada á los señores Castro-Petty y C.ª, de acuerdo con la ley de 5 de Setiembre de 1889 y sosteniendo que en ningún caso el Estado podría quedar sujeto al pago de las garantías establecidas en el artículo 3.º de la ley, pero habiendo

el señor Holway hecho proposiciones aceptables en el sentido de eliminar las cláusulas inadmisibles de la concesión y siendo favorable la situación financiera para la realización de una obra tan importante y de tan considerables proyecciones futuras, ha creído conveniente celebrar un arreglo en condiciones, bajo todo concepto ventajoso, y elevarlo á la aprobación de Vuestra Honorabilidad.

No se trata, pues, de un asunto nuevo, sino de la reanudación de uno de los proyectos de más amplia concepción y de más vastas ramificaciones de los que se han presentado en el país.

Al traer nuevamente esa iniciativa al terreno del estudio y de su realización, el Poder Ejecutivo cumple también con el compromiso contraído por todos los Estados representados en el Congreso Pan Americano celebrado últimamente en Río de Janeiro, de propender á la construcción de los diversos trozos del Pan Americano.

Pocos asuntos han sido materia de un examen más detenido y de una defensa más seria. El señor Ingeniero Juan José Castro, en el Estudio sobre los Ferrocarriles Sudamericanos y las grandes líneas internacionales, enviados á la Exposición Universal de Chicago y premiados en ese concurso mundial, hace una brillante y profunda exposición de la importancia y conveniencia del Ferrocarril Interior del Uruguay, que constituye una parte del Ferrocarril Interoceánico de Recife á Valparaíso, que realizará la alta misión de vincular directamente los Estados del Brasil que se extienden desde Pernambuco hasta Río Grande del Sur, á la República del Uruguay, á la Argentina y á Chile, é indirectamente al Paraguay, Bolivia y Perú.

La enunciación de estas proyecciones tan extensas podría inclinar el ánimo á la suposición de que se trata de una simple concesión utópica, pero esa impresión cede ante el hecho real y positivo de que el Brasil ha autorizado con fecha 17 de Octubre de 1891, la construcción de la línea, que partiendo de Recife en el Estado de Pernambuco terminará en San Luis sobre la frontera del Uruguay en el punto de intersección con el ferrocarril interior, y que últimamente han sido contratados los últimos trozos de unión de esa línea general, y que en cuanto á la República Argentina es una realidad la comunicación ferrocarrilera con Chile.

Pero la línea Interior del Uruguay tiene también una importancia local considerable.

El señor Ingeniero Castro, exponiendo las conveniencias de esta línea, indica con toda razón, que las que tienen por punto inicial á Montevideo, de donde arrancan apartándose después á medida que se alejan de la Capital, se resienten de la falta de medios para la comunicación mutua, pues es necesario para poder realizarla, venir hasta el punto de salida, teniendo que recorrer necesariamente largos trayectos.

El Ferrocarril Interior solucionaría el problema de la circulación transversal y de la unión entre las líneas.

Hace también notar que el trazado general de la red de ferrocarriles deja sobre la frontera del Brasil, el espacio entre Rivera y Artigas de 400 kilómetros, actualmente entre Rivera y Centurión de 300 kilómetros, sin que en este trayecto se dirija perpendicularmente ningún ferrocarril.

Tiene, pues, el Ferrocarril Interior una importante misión especial que llenar, sin entrar á exponer las ventajas generales que trae siempre consigo la construcción de nuevas líneas de comunicación, destinadas á llevar la civilización y el progreso, y á provocar el nacimiento y el acrecentamiento de las riquezas inexplotadas é inactivas por el aislamiento y por la falta de los elementos necesarios para darles vida y movimiento.

En los países nuevos, el establecimiento de las vías férreas implica á menudo para el Estado un período de serias dificultades financieras que retrae la creación de este poderoso factor económico. La falta de población hace que el criterio que debe presidir á la construcción de las vías férreas sea completamente distinto del que sirve de norma para los países densamente poblados. En éstos, como se ha dicho y repetido, el ferrocarril va al encuentro de un tráfico considerable de antemano asegurado y los capitales privados pueden sin grandes riesgos emplearse en operaciones ferroviarias, contando con una remuneración segura.

En las naciones jóvenes como la nuestra, ocurre todo lo contrario, la vía férrea no puede dar lugar á una colocación ventajosa de capitales, desde que su acción debe limitarse en su principio á provocar la formación de un tráfico que no existe sino en condiciones rudimentarias, debe ponerse en juego riquezas no aprovechadas, debe estimular la explotación del suelo, debe, en fin, facilitar á las industrias y al comercio los medios de poder llegar á todos los consumidores del país.

Las vías férreas en estas condiciones son, pues, verdaderamente creadoras de un tráfico futuro, y por lo tanto, su rol es fundamentalmente distinto del que especialmente preocupa á las empresas particulares que no ven otro interés que el de obtener importantes rendimientos á los capitales empleados.

El Estado tiene, pues, que mirar estas cuestiones del punto de vista del interés general, y en ese sentido no puede rehuir los sacrificios que importan el pago de las garantías á los ferrocarriles.

En ese concepto el esfuerzo ya realizado es considerable y las garantías que el país ha satisfecho importan hasta Diciembre de 1907 la cantidad de $ 12:440.451,15.

Sin embargo, los beneficios obtenidos compensan con creces las cargas soportadas y puede decirse, sin temor de error, que ninguna erogación ha estado más justificada que la que ha correspondido al pago de la garantía de las líneas férreas.

La situación financiera actual permite nuevas iniciativas en esta materia, y por lo tanto, los poderes públicos deben prestarle especial interés.

La posibilidad de poder atender á la construcción de nuevas líneas garantidas, resulta también por la disminución que de año en año se produce en ese servicio.

Ejercicio	1897-98	$ 854.322 84
"	1898-99	817.397 13
"	1899-900.....................	787.792 92
"	1900-901.....................	816.744 80
"	1901-902.....................	765.366 84
"	1902-903.....................	733.657 75
"	1903-904.....................	701.730 24
"	1904-905.....................	669.731 69
"	1905-906.....................	712.660 35
"	1906-907.....................	658.160 71

Es decir, que en diez años ha disminuído el servicio de garantía en $ 200.000.

Este dato es, pues, bein sugestivo y demuestra hasta qué punto puede confiarse en el progreso del país, al efectuarse obras de esta naturaleza.

Pero existen otros fundamentos de carácter financiero de una importancia capital para justificar el establecimiento de nuevas líneas férreas.

Independientemente del aumento que para la renta aduanera significa el mayor consumo y el mayor tráfico comercial, se constata que la construcción de ferrocarriles produce de inmediato un aumento en el impuesto de contribución inmobiliaria por la valorización de los campos próximos á la línea.

Indirectamente el Estado es compensado de las sumas que desembolsa y obtiene recursos por muchos conceptos para hacer frente á las garantías.

Deben, pues, abordarse sin temor estos problemas con fe en el porvenir y con la confianza propia de los países jóvenes, seguros de su grandeza futura.

Consignadas estas apreciaciones de carácter general, expondré los diversos detalles del asunto.

Por ley de 6 de Setiembre de 1889, se otorgó á favor de los señores Petty-Castro y C.ª, la construcción y explotación de un ferrocarril de 580 kilómetros de largo, denominado Ferrocarril Interior, que arrancando del puerto de la Colonia, terminaba en San Luis de la frontera del Brasil, es decir, á 20 ó 22 leguas al Oeste del Paso de Centurión, donde rematará la línea que actualmente se construye desde Nico Pérez hasta la misma frontera.

La línea cruzaba los departamentos de Colonia, Soriano, Flores, Durazno, Tacuarembó y Rivera.

El proyecto de los señores Petty y Castro había sido informado favorablemente por el Consejo Nacional de Obras Públicas y por las Comisiones Legislativas de Fomento, habiendo las Cámaras otorgado la concesión de acuerdo con la ley de Ferrocarriles de 1884 y de 1888, es decir, garantiendo el 6 por ciento sobre el capital calculado á razón de £ 5.000 el kilómetro, lo que significaba para el Estado una carga anual de $ 820.620.

La Empresa debía establecer en el puerto de la Colonia los muelles y depósitos necesarios para el tráfico de la línea y á fundar, á su costo, entre el Durazno y Cerro Chato, una Colonia Agrícola de una extensión no menor de cinco leguas.

Expuestas las disposiciones principales de la ley de Setiembre de 1889, haré notar á Vuestra Honorabilidad las modificaciones consignadas en la ley otorgando la nueva concesión.

Se ha comenzado por imponer una modificación en el trazado, con el objeto de que la nueva línea diste igualmente de las que se dirigen á Rivera y Centurión, alejadas unas de otras hasta más de cincuenta leguas en ciertos puntos.

Esta alteración es, además, conveniente, pues importa disminuir la extensión de la línea y aun cuando impone á la empresa mayores gastos de construcción por cuanto el nuevo trazado la obliga á no seguir siempre el camino de las cuchillas, este sacrificio está justificado porque en esa forma cruzará en los valles campos más fértiles y más susceptibles de ser dedicados á la agricultura.

La extensión del nuevo trazado puede calcularse en 550 kilómetros.

La Empresa renuncia á la garantía del 6 por ciento que le acuerda la ley de 6 de Setiembre, estableciendo en la concesión el 3 y medio de interés anual sobre un capital computado á razón de £ 5.500 el kilómetro, lo que significará un servicio total de 105.875 £ en el concepto del pago íntegro de la garantía.

El interés garantido es, pues, el general, y sólo se acuerda como beneficio especial un aumento de £ 500 por kilómetro en el precio unitario establecido por la ley de Ferrocarriles.

En compensación de esa elevación en el precio del kilómetro, la Compañía se compromete á invertir exclusivamente en las obras fijas del puerto de la Colonia y en las instalaciones del mismo, una suma no menor de £ 220.000, á invertir $ 30.000, en vapores y chatas destinadas al servicio del mismo, á colonizar una extensión no menor de cinco leguas, con un mínimum de 125 familias.

Debe tenerse también presente que el aumento en el costo de la línea se impondría por estar obligada la Empresa á emplear rieles de mayor peso de los actualmente en uso general en el país, mejorando también las vías, puentes y demás obras, al efecto de poder hacer un servicio de trenes de mayores velocidades con un tren rodante de mayor peso y capacidad, condiciones que se determinan dado el carácter internacional que tiene la línea y en armonía con el rol que desempeñará como trozo del Pan Americano.

Estas consideraciones justifican plenamente el aumento en el precio unitario del kilómetro.

Expuestos todos estos antecedentes, es de suponer que Vuestra Honorabilidad, después del estudio detenido del asunto, le preste su sanción.

El país no puede quedar estacionado en materia de vías de comunicación, debe á semejanza de las demás naciones america-

nas, efectuar un esfuerzo incesante por aumentar sus medios de transporte, completando sus vías férreas para realizar la más íntima unión de todas las zonas de su territorio y para facilitar en todas formas el intercambio con los estados vecinos.

Saluda á Vuestra Honorabilidad con la mayor consideración.

CLAUDIO WILLIMAN.
JUAN P. LAMOLLE.

IV

FERROCARRIL DE PAYSANDÚ A RIVERA

Ampliación del proyecto con la construcción de un puerto auxiliar en "Casa Blanca"

Excmo. señor Ministro de Obras Públicas, Ingeniero don Juan P. Lamolle.

Manuel E. Rombys, por sí y en representación del sindicato del Ferrocarril de Paysandú á Rivera, como lo tengo acreditado, á V. E. me presento y digo:

Que una atenta observación del río Uruguay en estos dos últimos años, en los cuales se produjeron las máximas bajantes, nos ha convencido de la imperiosa necesidad, para salvar trastornos de futuro, si por un evento las pasos de Vera, Urquiza y Almirón, pudiesen obstaculizar la libre y franca navegación de ultramar al puerto de Paysandú y á los muelles de la empresa del ferrocarril citado, de asegurarla, haciendo un puerto auxiliar en la parte Sur de Casa Blanca, donde, á más de haber una profundidad de 62 piés, ó 19 metros á 0, que permiten el acceso á los más grandes buques, se construirían, al igual que en el puerto de Paysandú, muelles para el movimiento de mercaderías y productos nacionales, tránsito y general, como para el embarque de ganados, los que igualmente quedarán de utilidad pública.

Se prolongará hasta ese punto el ramal que por la Colonia y Pueblo Porvenir, va á los campos de Horta, y se construirá en él una estación de segunda clase, con los galpones necesarios á llenar las necesidades del movimiento que allí llegue á efectuarse.

Como V. E. siempre me ha demostrado, en las varias conferencias con que me ha honrado, el mayor interés, en que hiciésemos ese puerto auxiliar, en un paraje de aguas profundas permanentes, que venga á salvar toda dificultad ulterior á la navegación de calado que se dirija á Paysandú, confío que acogerá con la más viva simpatía, esta propuesta de ampliación al proyecto presentado, que se halla á estudio de la Comisión de Fomento de la Honorable Cámara de Representantes, y que lo elevará y recomendará á esa rama del Poder Legislativo, para que sea incorporado al proyecto principal y se tenga en cuenta al discutirse éste, en el seno de la Honorable Cámara de Representantes.

Quiera V. E. acceder á lo que solicito, que será justicia.

Montevideo, Abril 27 de 1908.

Manuel E. Rombys.

Ministerio de Obras Públicas.

Montevideo, Mayo 7 de 1908.

Con el mensaje acordado, remítase á la Honorable Asamblea General.

WILLIMAN.
JUAN P. LAMOLLE.

Poder Ejecutivo.

Montevideo, Mayo 7 de 1908.

Honorable Asamblea General:

El Poder Ejecutivo tiene el honor de remitir á V. H. la adjunta propuesta del señor Manuel E. Rombys, por sí y en representación del sindicato del Ferrocarril de Paysandú á Rivera.

Como verá V. H. dicha propuesta se refiere á la construcción de un puerto auxiliar en la parte Sur de Casa Blanca,

que el interesado presenta á título de ampliación al proyecto del ferrocarril citado, que se halla á estudio de la Comisión de Fomento de la Honorable Cámara de Representantes.

El Poder Ejecutivo somete á V. H., dicha propuesta, á fin de que se sirva disponer que sea incorporada al proyecto principal.

Saluda á V. H. con toda consideración.

CLAUDIO WILLIMAN.
JUAN P. LAMOLLE.

V

FERROCARRIL MIDLAND DEL URUGUAY

Construcción de un desvío en la estación Paysandú

Ministerio de Obras Públicas.

Montevideo, Junio 4 de 1908.

Visto: El proyecto presentado por la empresa del Ferrocarril Midland del Uruguay, para la colocación de un desvío en la estación Paysandú, á fin de atender las crecientes necesidades del servicio;

Y atento á lo manifestado por el Departamento Nacional de Ingenieros,

SE RESUELVE:

Aprobar el referido proyecto de desvío en la estación Paysandú, autorizando su construcción con arreglo al plano y Memoria descriptiva presentados por la Empresa.

Firmados y sellados el plano y Memoria descriptiva y repuestos los sellos y estampillas adeudados, vuelva al Departamento Nacional de Ingenieros á sus efectos.

Notifíquese á la Empresa del Ferrocarril Midland del Uruguay y comuníquese al Ministerio de Hacienda y á la Dirección de Contabilidad y Control de Ferrocarriles.

Publíquese.

WILLIMAN.

JUAN P. LAMOLLE.

Aprobación del proyecto del ramal entre Algorta y Fray Bentos

Ferrocarril Midland del Uruguay.

Montevideo, Junio 13 de 1908.

Excmo. señor Ministro de Obras Públicas.

En cumplimiento de lo establecido en el contrato de concesión respectivo, tengo el honor de elevar á V. E. los planos y memoria en triplicado para la construcción del proyectado ramal de esta línea entre Algorta y Fray Bentos.

Dios guarde á V. E. muchos años.

Allan Darton,
Administrador General.

Ministerio de Obras Públicas.

Montevideo, Junio 13 de 1908.

Informe el Departamento Nacional de Ingenieros.

LAMOLLE.

Inspección Oficial de Ferrocarriles.

Salto, Julio 14 de 1908.

Señor Jefe:

El abajo firmado ha estudiado detenidamente el adjunto proyecto definitivo para la construcción del ramal del Ferrocarril Mídland del Uruguay de Algorta á Fray Bentos, efectuándose su empalme en la línea principal y precisamente en el k. $135.^{708.30}$, según consta en el proyecto adjunto.

Constituyen el proyecto las siguientes piezas presentadas en triple copia:

1.° Planimetría general á la escala 1: 100.000.
2.° Planimetría general á la escala 1: 10.000.

3.° Perfil longitudinal, para las horizontales á la escala de 1:5000 y para las verticales 1:500.

4.° Tipos de alcantarillas (5 planos).

5.° Tipos de pasos á nivel (2 planos).

6.° Estación de Fray Bentos y dependencias (1 plano).

7.° Detalles muelle Fray Bentos (1 plano).

8.° Tipos normales de la vía y secciones transversales (1 plano).

9.° Memoria justificativa del trazado.

10. Planillas numéricas de las condiciones altimétricas del trazado.

11. Planillas numéricas de las condiciones planimétricas del trazado.

12. Planillas numéricas de las obras de arte.

13. Planillas de los terrenos á expropiarse para la construcción de la vía, estaciones y demás dependencias.

Trataré ahora por separado de los diferentes puntos que abarca el proyecto de Ferrocarril de Algorta á Fray Bentos, sometido á estudio de esta Inspección Oficial de Ferrocarriles al Norte del río Negro.

1.° Trazado general. — Del simple examen de la planimetría general á escala 1: 100.000 resulta evidente que la longitud real del trazado es superior á la distancia en línea recta entre sus puntos extremos. Esta última, medida gráficamente, resulta de k. $114.^{900}$, longitud que coincide con los planos y memoria, de modo que siendo la del proyecto, de k. $140.^{628.20}$, ésta resulta igual á aquella multiplicada por el coeficiente 1,2239, es decir, que el aumento del desarrollo del trazado con relación á la recta es de 22,39 por ciento, proporción que á juicio del que suscribe es aceptable. En efecto; si comparamos este porcentaje de 22,39 por ciento con algunos de los Ferrocarriles construídos en la República, resulta para el Ferrocarril Midland del Uruguay un porcentaje de 26,80 por ciento, para el Ferrocarril Central del Uruguay y Extensión Norte de 33,72 por ciento y para el Ferrocarril Nordeste de 27,48 por ciento. porcentajes que resultan todos superiores al del proyecto, con excepción del porcentaje del Ferrocarril á Mercedes que es de 16,57 por ciento.

Observo en este punto que el porcentaje de 22 por ciento establecido por la Empresa en su memoria, no es exacto y sí, difiere en algo con respecto al fijado en este informe que es

de 22,30 por ciento; se ha, pues, corregido este pequeño error con tinta carmín.

En el trazado se establecen las siguientes estaciones:

1.° La de Fray Bentos, cuya ubicación no podía ser otra en consonancia con el buen servicio público y tráfico futuro de la línea.

2.° La del empalme, en Algorta, punto obligado del trazado, (ya existente).

3.° En cuanto á las establecidas respectivamente en los kilómetros $45.^{250}$, $72.^{900}$, $99.^{125}$ y k. $121.^{315}$, soy de opinión que la Empresa ha justificado su ubicación en la memoria descriptiva.

4.° Con respecto á la parada sita en el k. $14.^{500}$ esta Oficina nada tiene que objetar, manifestando que ella beneficiará grandemente el movimiento comercial de esa zona del Departamento de Río Negro.

En los planos se proyecta una parada en el k. $14.^{500}$ y por lo contrario en la planilla de los terrenos á expropiarse figura como Estación; existe pues una pequeña discordancia que he creído conveniente hacer resaltar.

2.° Condiciones planimétricas — La suma total de los trechos en línea recta es de k. $113.^{078.40}$, y la de los trechos en curva de k. $27.^{549.80}$; de consiguiente, la recta presenta el 80.40 por ciento y las curvas el 19,60 por ciento de la extensión total de la línea, coeficiente este último aceptable.

Si comparamos este porcentaje de 19,60 por ciento con algunos de los Ferrocarriles en explotación, se deduce que para el Ferrocarril Midland se admitió un porcentaje de 21 por ciento, para el Ferrocarril Central y Extensión Norte 30,69 por ciento; superan todos al del proyecto.

Debo observar, también, que del referido porcentaje (19,60 por ciento) corresponde á curvas de radio mínimum (R — 400) marcado por la ley, solamente 0,86 por ciento de toda la extensión de la línea, con las circunstancias que se proyectaron dos curvas obligadas en la proximidad de la Estación Fray Bentos de (R — 400) las cuales por las condiciones especiales del terreno no ha sido posible aumentar su radio.

La curva de metros 150 de radio de acceso al muelle en Fray Bentos está evidentemente fuera del límite mínimum de tolerancia fijado por la ley.

Ahora bien; aun teniendo presente las condiciones y ubicación en que se halla dicha curva y las razones que aduce la

Empresa al respecto, sin embargo, la adopción de dicho radio dificultaría las maniobras, el buen servicio público, con perjuicio de su material rodante, el que se deterioraría por razones que excuso manifestar, obteniéndose además una vía poco sólida por la influencia que ejercen las curvas sobre el aumento de resistencia que se opone al movimiento de los trenes

Es necesario, pues, que en armonía con el buen servicio público, etc., etc., se fije en definitiva, para la referida curva, un radio de 200 metros.

3.º Condiciones altimétricas. -- La longitud total en declividad es de k. 92.$^{904.34}$, por consiguiente, la longitud en declividad (subidas y bajadas) es de 66,06 por ciento y en horizontal el 33,94 por ciento de la extensión total de la línea.

Ahora bien; de los k. 92.$^{904.34}$ corresponden k. 65.$^{466.66}$ á declividad máxima ordinaria (12 por mil), es decir, el 46,55 por ciento de la longitud de la línea y el 70,46 por ciento de 12 por mil del total de declives, *porcentaje este último excesivo tratándose de declividad máxima ordinaria.*

Comparando el proyecto á estudio con el trozo de línea férrea en construcción de Nico Pérez á Tupambaé k. 106.^{525} (1.ª y 2.ª sección) que forman parte del Ferrocarril á Centurión, y cuyas líneas son comparables por seguir ambas una cuchilla, se demostrará fácilmente que las condiciones altimétricas de la segunda reúnen ventajas reales y positivas con relación á las de la primera.

En efecto, el total de declives del trozo de Nico Pérez á Tupambaé es de k. 77, $^{468.072}$ correspondiendo en declividad el 72,72 por ciento de la longitud total del referido trozo, de los k. 77.$^{468.072}$ corresponden á declividad máxima ordinaria (12 por mil) k. 19.^{725}, lo que representa un 18,52 por ciento de la extensión de la línea y 25,46 por ciento del total de declives, *cuyo porcentaje es extremadamente inferior* del que resulta del examen del proyecto, que como ya se indicó, es de 70.46 por ciento.

Con el paralelo hecho, queda demostrado á la evidencia, lo que se afirmó al tratar el punto á que se ha hecho mención.

Por otra parte, si bien es cierto que la ley de Agosto de 1884 en su artículo 2.º establece que el máximo de declive es de 12 por mil, no debe, sin embargo, interpretarse dicho artículo de una manera absoluta, pues si la ley permite adoptar esa declividad, no faculta á la Empresa para que ese porcentaje sea

extremadamente excesivo como en el caso actual; en definitiva, la ley permite el uso, pero no el abuso. Excuso manifestar, que, con la adopción de dicho porcentaje, tendríamos un trazado que por sus condiciones altimétricas, ofrecería serias dificultades para el tráfico futuro, resultando, por consiguiente, costosa su explotación.

Se observa, además, en el proyecto, que los movimientos de tierra pueden considerarse, en general, insignificantes, pues del examen del perfil obtenemos que la *altura media* de todos los terraplenes de la extensión de la línea, es de m. 0.83, y la de los desmontes metros 0,75, deduciéndose de los datos recabados, que la Empresa, en el estudio de ese ramal, se ha preocupado de reducir al mínimum, el cubo de los movimientos de tierra.

Debo hacer presente, que en el proyecto, hay sólo dos puentes de relativa importancia, uno de 30 metros de luz y el otro de m. 50, y de consiguiente, el costo kilométrico de la línea férrea resultará *muy inferior* á las 5.000 £ fijadas en la ley de concesión y contrato respectivo.

Se hace constar por fin que en el proyecto no se han usado pendientes máximas extraordinarias (16 por mil). toleradas por la ley en casos excepcionales y debidamente justificados.

4.º Memoria justificativa del trazado. — Con respecto á este punto, soy de opinión que la Empresa ha justificado en su Memoria, la dirección más adecuada que tendrá el ramal á estudio.

La Cuchilla de Haedo, cuyas sinuosidades sigue en su mayor parte la poligonal del trayecto, es una dirección obligada y aceptable, permitiendo ella la construcción de una vía sólida, ya sea por la naturaleza del terreno por que cruza, como por la circunstancia de que á excepción de los arroyos Yaguareté Grande y Chico, no existen otros cursos de agua importantes. factores que intervendrán eficazmente en la solidez y conservación de la línea.

5.º Tipo de la vía. — Respecto al tipo normal de la vía, hago constar, que siendo idéntico al ya aprobado por el Poder Ejecutivo para la línea férrea en construcción, de Nico Pérez á Centurión, nada tengo que observar al respecto.

En los perfiles tipos, el ancho de los acotamientos no es el indicado por la reglamentación de la ley, en su artículo 12, que establece debe ser de 1 metro como mínimum, resultan en el plano presentado de 0 m. 50.

En el tipo de desmonte en roca, no se indica la naturaleza y clase de la piedra y es admisible el talud vertical que se señala en el proyecto, tratándose de roca compacta; en caso contrario, es menester adoptar inclinaciones distintas y adecuadas, según la naturaleza y modo de hallarse la piedra, sin perjuicio de disminuir ulteriormente la declividad de los taludes, si la roca, como sucede frecuentemente, se altera al contacto de los agentes atmosféricos.

6.º Obras de Arte. — No se adjuntan al proyecto los cálculas para determinar la luz de los puentes sobre los arroyos Yaguareté Chico y Grande, lo cual me obliga á reservar mi opinión sobre este punto.

Tampoco se acompañan los cálculos de las obras de hierro de los referidos puentes y la Empresa en su memoria descriptiva no promete el envío de dichos proyectos completos, que son parte integrante de todo estudio de ferrocarril.

Nada tengo que observar respecto á los diferentes tipos de alacantarillas y tajeas por cuanto ellos no difieren de los ya aprobados por el Poder Ejecutivo para el ferrocarril ya citado de Nico Pérez á Centurión, pero sí hago presente, que dichas alcantarillas deben llevar el zampeado, cuya parte no debe faltar, á fin de evitar socavaciones futuras de la construcción.

Se recuerda á la Empresa el cumplimiento del artículo 14 de la Reglamentación de 1884, que la obliga á presentar antes de la construcción de la línea los proyectos tipos de estaciones, paradas y sus dependencias.

7.º Planillas numéricas. — Las planillas numéricas han sido minuciosamente verificadas.

En las planillas de las condiciones planimétricas se han notado algunos errores, así como también en la planimetría á la escala 1:10.000, que han sido corregidos con tinta carmín. En las planillas de los terrenos á expropiarse se encontró un solo error el que ha sido también corregido. Respecto á la planilla de las condiciones altimétricas de la vía y á la de las obras de arte, nada tiene que observarse.

Entre la planilla numérica de los terrenos á expropiarse, planimetría á escala 1:10.000 y perfil longitudinal, no hay divergencia alguna.

8.º Varias observaciones. — En el perfil longitudinal se han proyectado varios terraplenes en los cuales se ha omitido se-

ñalar la alcantarilla correspondiente para la fácil salida de las aguas pluviales.

Por lo que se refiere á telégrafos, señales, modificación de nivel de los caminos, entrevías, barreras, tranqueras, etc., etc., debe la Empresa ceñirse á las leyes y reglamentos vigentes.

En cuanto á los tipos de pasos á nivel, nada tengo que observar porque ellos no difieren de los aprobados para el Ferrocarril de Nico Pérez á Centurión; sin embargo, llamo la atención de la Empresa sobre el cumplimiento del artículo 18 de la reglamentación de 1884.

La Empresa remitirá una memoria descriptiva del muelle ubicado en Fray Bentos, conjuntamente á los planos y demás detalles inherentes á la construcción del muro de sostenimiento paralelo á la costa del río Uruguay para defensa de la línea férrea en proyecto.

9.º Conclusiones. — En resumen; opino que el proyecto en la parte planimétrica es aceptable, pero no así en la altimétrica que considero inadmisible y que de consiguiente debe ser modificada.

Lo primero, creo haberlo demostrado en el análisis minucioso que precede, y para aseverar lo segundo, me fundo en las siguientes consideraciones:

1.º Que la memoria descriptiva no justifica la adopción del trazado con respecto á las condiciones altimétricas de la vía, limitándose tan sólo la Empresa á manifestar en su memoria que se ha ceñido estrictamente á los límites que marca la ley de Ferrocarriles y su reglamentación.

2.º Que del perfil longitudinal, resulta en definitiva, que la Empresa al confeccionar el proyecto del trazado, su principal preocupación ha sido reducir á un mínimum el cubo de los movimientos de tierra y que existe otro proyecto de ferrocarril aprobado en el cual el porcentaje de las declividades máximas ordinarias (12 por mil), es extremadamente inferior al establecido en el proyecto de la referencia.

Por todo lo expuesto, la Empresa presentará el proyecto de modificación para mejorar el trazado en vista de todas las observaciones contenidas en este dictamen y de acuerdo con el artículo 9 (inciso 5.º), de la citada reglamentación.

Debo hacer notar en este escrito que la Empresa no ha cumplido la cláusula 10 del convenio de Enero 15 de 1907 que la obliga á establecer en el muelle de Fray Bentos una sección

independiente de uso público destinada al movimiento comercial aduanero, manifestando que el área de dicho muelle destinada para el tráfico de la línea no la considera suficiente para dar cumplimiento á la citada cláusula. Considerando el interés general que representa la realización de esta obra, opino que se impone desde ya declarar de carácter urgente la expropiación de todos los terrenos de propiedad privada necesarios para la construcción de la vía, estaciones y sus dependencias, cuya superficie total, según el proyecto presentado asciende á 440^h 7270m^2 80 dm^2, sin perjuicio del área que pueda corresponder á la desviación de los caminos públicos.

Antes de terminar, por las razones que dejo expuestas en el capítulo 6.° sobre obras de arte, debo advertir que la Empresa quedará siempre responsable de todos los daños y perjuicios que se ocasionen á la vía y á las propiedades contiguas por causa de insuficiencia de la luz libre en todas las obras de arte, que se construyan en la línea.

El expediente con la resolución superior y el proyecto con todas sus partes integrantes, firmado y sellado por Su Excelencia el señor Ministro de Obras Públicas, volverá al Departamento Nacional de Ingenieros á los efectos del artículo 9.° de la mencionada reglamentación.

Es cuanto tengo que informar por ahora sobre este asunto al señor jefe, quien resolverá lo que juzgue más acertado.

Carlos Bonasso,
Ingeniero Inspector.

Departamento Nacional de Ingenieros. — Sección Ferrocarriles é Hidráulica.

Montevideo, Julio 25 de 1908.

Aprobado, elévese á la Dirección General, agregándose:

1.° Que, en vista de lo expresado por el señor Ingeniero Inspector respecto al excesivo porcentaje (70,46 por ciento) de declives máximos ordinarios, es necesario que la Empresa reduzca ese porcentaje á proporciones razonables.

2.° Que también debe aumentar en lo posible, el exiguo radio de la curva del muelle de Fray Bentos.

3.° Que la Estación Fray Bentos ocupa y cierra calles públicas y que de consiguiente, la Honorable Junta Económico Administrativa de Río Negro debe tener intervención en esta parte del proyecto.

4.° Que en el área total de terrenos á expropiar, están incluídos m² 20.148,50 de terreno fiscal que se destina también para la Estación Fray Bentos.

5.° Que si la actual estación Algorta no fuera suficiente para el fácil desenvolvimiento del nuevo tráfico que se le agregará, debe desde ya establecerse que la Empresa queda obligada á ampliarla, sin más trámite, cuando el Poder Ejecutivo lo juzgue conveniente y lo ordene.

6.° Que, antes de proceder á la desviación de caminos públicos, la Empresa debe presentar á la aprobación superior los proyectos respectivos y disminuir en lo posible los cortes innecesarios de dichos caminos.

7.° Que la distancia de k. $30.^{800}$ entre la parada del k. $14.^{500}$ y la estación del k. $45.^{300}$ es algo excesiva y convendrá, si fuere factible, disminuirla.

8.° Que en los planos á presentarse, de acuerdo con el artículo 32 del Reglamento vigente, se empleó el *cero* adoptado para las obras del puerto de Montevideo.

9.° Que con el fin de que esta línea se construya en el mejor modo posible, es necesario que se nombre un Ingeniero Inspector para vigilar la construcción, controlar los materiales, etc., y en las mismas condiciones establecidas ya, con muy buenos resultados, para la ejecución de las obras de los Ferrocarriles del Oeste y de Batlle y Ordóñez á Centurión, que actualmente se construye.

En este caso, el empleado más conveniente sería el actual Ingeniero Inspector de los Ferrocarriles al Norte del río Negro, residente en la ciudad del Salto.

R. Penco.

Departamento Nacional de Ingenieros.

Montevideo, Julio 27 de 1908.

Vista á la Empresa por el término de veinte días.

F. Michaelsson.

Señor Director del Departamento Nacional de Ingenieros.

Evacuando la vista conferida, vengo á manifestar: 1.º Que conforme lo convenido, la Empresa propone rebajar las pendientes máximas ordinarias, de acuerdo con lo que se indica en el cuadro adjunto.

2.º Que dado el emplazamiento del muelle, es muy difícil aumentar el radio de la curva y como la vía, en esa parte, es una de maniobra y teniendo en cuenta que curvas del radio indicado se emplean frecuentemente en las vías de puertos y muelles, se pide que sea aceptado.

Como ejemplo de lo dicho, puede indicarse que el puerto de Montevideo tendrá curvas con las vías férreas de 130 á 150 metros de radio, y en el puerto de Buenos Aires hay varias curvas de 125 metros.

3.º Que conforme lo convenido, se ensanchará el muelle con cinco metros en la parte comprendida desde su arranque de tierra hasta el ángulo, es decir, el costado que tiene 84 metros de largo, el que se destinará al servicio exclusivo de la Aduana, conforme está establecido en la concesión.

4.º Que se solicita que el Departamento declare que la ocupación del terreno y el cierre de las calles por la estación Fray Bentos es necesario.

Debe tenerse presente que salvo la calle que pasa al costado de la Aduana y aquella que pasa al Oeste de la Luz Eléctrica, ninguna de las otras tiene prolongación en los terrenos que tomará la vía.

5.º Que en la estación Algorta se harán los desvíos necesarios para atender el movimiento adicional que traerá la línea nueva y se construirá un nuevo galpón de carga, ensanchando las comodidades del edificio de pasajeros con la parte de ese edificio que hoy día es destinada á galpón.

Esta parte se convertirá en sala de espera y otras comodidades. De lo aquí indicado se presentará oportunamente los planos para su debida aprobación.

6.° La estación en el k. 45.300 ha sido necesario establecerla allí por no encontrarse terrenos apropiados más cerca. pero, si resultara conveniente, más tarde, el establecimiento de una parada cerca del segundo camino que conduce á Mercedes (k. 24), lo propondremos. Pero eso será difícil determinar antes que funcione el ferrocarril.

Montevideo, Agosto 13 de 1908.

Allan Darton.

Departamento Nacional de Ingenieros.

Montevideo, Agosto 13 de 1908.

Agréguese á sus antecedentes y pase á informe del Jefe de la Sección de Ferrocarriles.

F. Michaelsson.

Sección Ferrocarriles é Hidráulica.

Señor Director:

La Empresa, en el escrito que antecede, ha tenido en cuenta las observaciones hechas por esta sección á su proyecto primitivo y lo ha mejorado y ampliado.

En efecto:

a) Las declividades máximas ordinarias (12 por mil), que eran de 70.46 por ciento en todos los declives, han sido reducidas ahora á 51.28 por ciento, ó sea bajo este punto de vista, una mejora de 19.18 por ciento, sin alterar la proporción de las horizontales.

b) Ha cumplido con la cláusula décima del convenio de 15 de Enero de 1907, estableciendo en el muelle de Fray Bentos una sección de 5 m 84 para el movimiento comercial aduanero, que en cuanto á superficie, es aceptable, pero que debe completarse colocando en esa sección una doble vía Decauville.

c) Proyecta la ampliación de la actual estación Algorta.

d) Propone acortar, en oportunidad, la distancia entre la parada del k. 14.500 y la estación del k. 45.300.

e) Demuestra la poca posibilidad de aumentar el radio de la curva en el muelle de Fray Bentos, radio (150 m.) que

puede aceptarse en vista de las razones aducidas y también porque habrá mayor solidez en la vía con el agregado de la nueva sección de muelle.

Solicita la Empresa que se declare necesaria la ocupación de los terrenos de dominio público para la estación Fray Bentos. Aunque esta sección ya lo ha manifestado implícitamente, al aprobar el plano general de esa estación, no tiene inconveniente alguno en declarar que esos terrenos son indispensables para el uso á que se destinan, pero que debe obligarse á la Empresa á construir en ellos los pasos á nivel que el Poder Ejecutivo considere necesarios, quedando, sin embargo, subsistente la intervención de la Honorable Junta Económico Administrativa de Río Negro.

En definitiva, opino que puede ahora aprobarse el proyecto del ramal Fray Bentos-Algorta, también en su parte altimétrica, pero bajo las condiciones siguientes:

1.º Que antes de empezar la construcción de la línea, la Empresa presente el nuevo perfil resultante de las mejoras introducidas y la nueva planilla correspondiente.

2.º Que, de acuerdo con el reglamento vigente (artículos 9, 14, 18 y otros), presente en oportunidad los proyectos completos de las estaciones y paradas, de los tramos metálicos de los puentes, de las desviaciones de caminos, del muro de contención en Fray Bentos, de la nueva sección del muelle, de los pasos á nivel en la estación Fray Bentos, etc.

3.º Que en la construcción de las alcantarillas se agregue el zampeado.

4.º Que la Empresa quede responsable de los daños y perjuicios que sufran la vía y las propiedades por causas de insuficiencia de luz libre de las obras de arte.

5.º Que en los planos á presentarse, de acuerdo con el artículo 32 del ya citado reglamento, se emplee el *cero* adoptado para las obras del puerto de Montevideo.

A los efectos del artículo 9 del reglamento vigente, es necesario que vuelvan á esta Oficina el expediente con la resolución superior y las piezas del proyecto, selladas y firmadas por S. E. el señor Ministro de Obras Públicas.

Es cuanto he creído deber informar al señor Director.

Montevideo, Agosto 18 de 1908.

R. Penco.

Departamento Nacional de Ingenieros.

Montevideo, Agosto 18 de 1908.

Apruébase el precedente informe de la sección de ferrocarriles, y elévese al Ministerio de Obras Públicas para la resolución que corresponda.

F. Michaelsson.

Ministerio de Obras Públicas.

Montevideo, Agosto 20 de 1908.

Visto: el proyecto de trazado de la línea férrea entre la estación Algorta y Fray Bentos, presentado por la Empresa del Ferrocarril Midland del Uruguay, y atento á lo informado por el Departamento Nacional de Ingenieros,

El Poder Ejecutivo

RESUELVE:

1.º Apruébase condicionalmente el proyecto para el trazado de la línea férrea entre la estación Algorta y Fray Bentos.

2.º En su consecuencia, se autoriza la construcción de la expresada línea con sujeción á todas las prescripciones del arte, á las imposiciones de la ley vigente del trazado general de ferrocarriles y su reglamentación y á las indicaciones contenidas en el informe del Departamento Nacional de Ingenieros de fecha 18 del corriente, siendo entendido, además, que la Compañía quedará responsable en todo tiempo, ante el Estado y ante terceros, por los daños y perjuicios resultantes de la insuficiencia de luz libre en las obras de arte.

3.º Apruébase asimismo el proyecto del muelle que la Empresa se propone construir en Fray Bentos.

4.º Queda obligada la Empresa á presentar antes de la construcción de los trozos de línea modificados, los planos relativos á las modificaciones introducidas y las nuevas planillas correspondientes.

5.º La Empresa queda asimismo obligada á presentar, de acuerdo con la ley de 27 de Agosto de 1884, los proyectos

completos de estaciones y paradas, de los tramos metálicos de los puentes, del muro de contensión en Bray Bentos y de los pasos á nivel que se establezcan, etc.

6.° Es también obligación de la Empresa la construcción, por el momento, de dos pasos á nivel en la estación Fray Bentos, uno entre el edificio actual de la Aduana y la Estación, y el otro al Oeste del galpón de carga proyectado, sin perjuicio de que se establezcan más adelante los demás pasos á nivel que sean necesarios.

7.° Cualquier modificación en la red actual de la vialidad pública, debe ser sometida en forma de proyecto á la aprobación oficial.

8.° De conformidad á lo dispuesto por el artículo 35 de la ley de ferrocarriles, declárase de urgencia la expropiación de los terrenos necesarios para la colocación de la vía, estaciones y sus anexos, desvíos de caminos públicos, así como de los terrenos que tengan balasto, piedra ú otros materiales necesarios para la construcción y conservación de la vía.

9.° Firmados los planos y demás piezas del proyecto, vuelva este expediente, previa notificación, al Departamento Nacional de Ingenieros á sus efectos.

10. Repóngase el sellado y estampillas adeudadas, comuníquese á quienes corresponde y publíquese.

WILLIMAN.
JUAN P. LAMOLLE.

VI

FERROCARRIL URUGUAYO DEL ESTE

Mensaje sometiendo al Cuerpo Legislativo el convenio para la prolongación del Ferrocarril Uruguayo del Este

---

Poder Ejecutivo.

Montevideo, Setiembre 30 de 1907.

Honorable Asamblea General:

Tengo el honor de someter á V. H. el convenio celebrado *ad referéndum* con la Empresa del Ferrocarril Uruguayo del Este relativo á la prolongación de sus líneas desde La Sierra á San Carlos, Maldonado y Rocha.

Como es notorio, desde la Administración anterior se gestiona con dicha Empresa un arreglo que, á la vez de zanjar definitiva y satisfactoriamente todas las cuestiones pendientes, surgidas entre ésta y el Estado, con motivo del convenio de 1891, concertado en Londres para el arreglo de la Deuda externa y la de garantía de ferrocarriles, haga posible la continuación de los trabajos de construcción de la línea, interrumpidos desde muchos años en la Estación La Sierra.

El Poder Ejecutivo al tratar de solucionar este asunto en forma que permita la prolongación de dicho ramal ferroviario, cree atender una de las primordiales necesidades públicas, dotando á una extensa é importante zona del país de una vía de transporte insistentemente reclamada, por considerarse, con razón, que ella provocaría la creación de industrias nuevas y un notable desarrollo de todas las transacciones comerciales actualmente paralizadas por no tener para el intercambio de mercaderías y productos, medios económicos,

cómodos y rápidos de comunicación, tanto entre puntos locales de la región á cruzarse, como entre éstos y los puertos de Montevideo y Maldonado, cuyo acceso es hoy costoso y difícil. Especialmente para el puerto de Maldonado, la línea proyectada sería de provechosos é inmediatos resultados para levantarlo de su postración y de su estancamiento secular, resultados éstos, que por otra parte, repercutirán favorablemente en la región del Este de la República, cuando por efecto inmediato de la nueva línea férrea, se imponga la ineludible necesidad de dotar aquel puerto de abrigo de instalaciones que lo habiliten para realizar operaciones de embarque y desembarque con naves de gran calado que felizmente pueden penetrar en él.

Son tan evidentes los beneficios que se derivarán de la construcción de esta nueva línea férrea, que el Poder Ejecutivo cree inútil insistir mayormente para demostrar la influencia que ella tendrá como factor de progreso, en todas las manifestaciones, tanto en el orden material como en el moral, desenvolviendo la riqueza, creando, como ya se dijo, nuevas industrias, dando mayor impulso á las existentes, facilitando las relaciones comerciales y difundiendo las ideas más elevadas y las costumbres más cultas por la comunicación continua con los centros en que la vida es más intensa y más intelectual.

La prolongación en breve término de la línea férrea desde La Sierra á San Carlos y Maldonado, y más tarde hasta Rocha, satisfará una legítima y siempre aplazada aspiración de la zona Este del país, zona que por otra parte, es una de las que se encuentra en más desventajosas condiciones en materia de vialidad.

Con la construcción de la línea de Nico Pérez á Melo y Centurión, se llenó una necesidad impostergable, dotando de una vía férrea á Departamentos — los de Treinta y Tres y Cerro Largo — en situación de verdadero aislamiento y como sustraídos al movimiento general del país, siendo entonces muy justo que se extiendan iguales beneficios á los del Este, llamados á un brillante porvenir; que se les provea de las vías de transporte que les son necesarias.

Mucho se ha discutido sobre la conveniencia de realizar cuanto antes, la prolongación de la vía férrea de La Sierra á San Carlos, Maldonado y Rocha, habiéndose expuesto serias razones en contra de este proyecto, pero el Poder Eje-

cutivo, teniendo presente la dificultad de prescindir, sin graves perjuicios para el Estado, de la existencia del ramal á la Estación La Sierra y de este punto terminal, hoy completamente aislado, considera que, lo más práctico y ventajoso, es resolver, desde ya, la continuación de aquel ramal hasta San Carlos y Maldonado; continuación también comprendida en la red general de ferrocarriles y cuya ejecución importará, dentro de un plazo no muy lejano, aliviar el Tesoro Público de la carga que significa la línea á La Sierra.

Como lo observará V. H., la prolongación proyectada por el Poder Ejecutivo, se reduce, por de pronto, exclusivamente á la línea de San Carlos y Maldonado, y sólo cuando el Estado lo juzgue conveniente, exigirá la construcción de la línea comprendida entre San Carlos y Rocha. Esta facultad, que el Estado se ha reservado, tiene un alcance previsor que nadie podrá desconocer, pues, coloca al Poder Ejecutivo en condiciones muy favorables para determinar la oportunidad de aquella construcción complementaria; oportunidad que resultará de circunstancias especiales, cuya apreciación queda enteramente librada al exclusivo criterio de aquel poder. Se comprende, por otra parte, que no pudiendo el Estado exigir la mencionada construcción, sino cuando las ganancias netas de la Empresa lleguen á un elevado porcentaje, (3 ½ por ciento), aquella exigencia no podrá hacerse efectiva sino cuando la prosperidad de la Empresa, — prosperidad correlativa de la del país — sea indiscutible, y que también los compromisos que el Estado haya de imponerse para cumplir el servicio de las respectivas garantías, sean cargas temporarias y no impliquen, tampoco, erogaciones que el país no pueda soportar sin hacer peligrar su buen estado financiero.

A pesar de todo, con el presente proyecto de arreglo, el Estado tiene que hacer importantes sacrificios para obtener la solución indicada, pero el Poder Ejecutivo cree estarán bien compensados con las ventajas que la nueva línea reportará á los intereses locales y generales de la República.

Además de la subvención general que por las leyes vigentes se otorgan á las empresas ferroviarias, por el presente convenio, se concede á la Empresa del Ferrocarril Uruguayo del Este, una subvención fija de £ 750 por kilómetro, á entregarse en títulos de Deuda Pública, que se denominarán " Bonos de Garantía del Ferrocarril Uruguayo del Este ", y que gozará de un servicio, imputable á Rentas Generales de

5 por ciento de interés y 2 por ciento de amortización, á la puja, y que serán entregados al tipo del 92 por ciento.

Como, de inmediato, se ejecutará la parte de línea que haya de correr de La Sierra á San Carlos y Maldonado, ó sean 63 kilómetros aproximadamente, la subvención fija, correspondiente á dicha extensión, ascendería á £ 47.250 y el servicio máximum de garantía anual, importaría la suma de £ 11.025. Aun cuando, por ahora, no se trate de la ejecución de 75 kilómetros que constituirán la sección de San Carlos á Rocha es bueno, sin embargo, hacer constar que dicha ejecución implicará por parte del Estado y por concepto de subvención fija, un nuevo y último desembolso de £ 56.250. Debe tenerse presente que se trata de una subvención devolutiva que, con la subvención variable, empezarán á reintegrarse al Estado, cuando las ganancias netas de la Empresa excedan del 6 por ciento anual de su capital. Dado el trazado del Ferrocarril, que cruzará una región privilegiada del país, no solamente por la riqueza de su suelo, sino también por la especialidad de sus playas, llamadas dentro de pocos años á ser centro de atracción de viajeros de todas procedencias, y teniendo en cuenta, además, que la línea tendrá el doble fin de conducir las cargas con destino á los dos puertos de Montevideo y Maldonado, es fácil prever que no demorará el momento en que pueda la Empresa, devolver al Estado la subvención fija que gozará, y cubrir, al mismo tiempo, la garantía general que la ley concede á todas las líneas férreas.

Además de las razones ya invocadas para justificar los sacrificios invocados, que por el presente convenio se impondrán al erario público, entiende el Poder Ejecutivo que debe insistir más concretamente sobre los motivos especiales que lo han inducido á establecer las bases que eleva á la consideración de V. H.; motivos que se derivan de la situación especial en que la Empresa del Ferrocarril Uruguayo del Este se halla colocada con relación al Estado, y que se soluciona con el proyecto que se somete á la aprobación Legislativa.

La Empresa del Ferrocarril Uruguayo del Este no quedó comprendida en el convenio de Londres de 1891, por el cual se estableció la reducción del tipo de garantía del 7 por ciento al 3 ½; reducción ésta que no fué aceptada por aquella Empresa y dió lugar á que ella iniciara un juicio contencioso administrativo, que fué resuelto favorablemente para el Estado, por sentencia del Superior Tribunal de 21 de Setiembre de 1896.

Sin embargo, aquella Empresa no se consideró vencida, ni dió por terminado el asunto, pues reanudó una cuestión contenciosa administrativa, aún pendiente, sobre validez de la prórroga que le fué concedida y caducidad ó vigencia de su concesión.

Aun cuando el Poder Ejecutivo estima que los reclamos de la Empresa carecen de base jurídica seria, juzga, sin embargo, conveniente, por medio de la solución que propone, ponerles término.

Existe, además, como motivos posibles, para conceder una ventaja especial á la mencionada Empresa, la circunstancia notoria y reconocida por Oficinas Técnicas del Estado de que el costo de la línea sería elevada y superior, posiblemente á las £ 5.000 por kilómetro fijadas por la ley.

Debe también tenerse en cuenta que una Empresa como la del Ferrocarril Uruguayo del Este, que posee un ramal interrumpido desde hace varios años, no goza de las facilidades necesarias para obtener capitales sin un apoyo especial del Estado, máxime en los momentos actuales en que se ha operado una suba general en el interés del dinero.

Todas estas consideraciones deberán ser apreciadas debidamente por V. H., para prestar su aprobación al convenio adjunto, debiendo fundadamente suponerse que las erogaciones que se imponen al Estado para construir las lineas propuestas serán con creces compensadas con las ventajas que resultarán de un aumento considerable en la riqueza y bienestar de una extensa zona del país.

De los demás detalles del convenio, se impondrá V. H., no creyendo el Poder Ejecutivo necesario entrar á un exámen, por no ofrecer dificultades su aprobación.

Al someter este asunto á V. H., el Poder Ejecutivo lo declara comprendido entre los que motivan la actual convocatoria á sesiones extraordinarias.

Saludo á V. H. con la mayor consideración.

CLAUDIO WILLIMAN.
JUAN P. LAMOLLE.
BLAS VIDAL (hijo).

Extensión del Ferrocarril Uruguayo del Este

BASES DE ARREGLO RELATIVAS Á LA CONCESIÓN DEL FERROCARRIL URUGUAYO DEL ESTE

Artículo 1.º La concesión actual, Empalme Olmos á Cebollatí, será abrogada en todas sus partes, y el Estado otorgará á la misma Empresa del Ferrocarril Uruguayo del Este, una nueva concesión que comprenderá los trozos existentes entre Empalme Olmos y San Carlos, y entre San Carlos y Maldonado, siendo facultativo del Estado extenderla hasta Rocha, de acuerdo con las estipulaciones consignadas en el artículo 7.º.

Art. 2.º La línea actual, comprendida entre Empalme Olmos y La Sierra, quedará hipotecada á favor del Estado, con el único objeto de garantir el fiel cumplimiento de las obligaciones que la Empresa del Ferrocarril Uruguayo del Este contrae por la nueva concesión que se le otorga.

Art. 3.º La Empresa se obliga á presentar el proyecto definitivo de la línea de La Sierra á San Carlos y Maldonado, dentro del término de tres meses contados de la fecha de la celebración del contrato de concesión, debiendo dar principio á la construcción de dichas líneas dentro del plazo de cuatro meses después de aprobado por el Ministerio de Obras Públicas el proyecto definitivo á que se refiere este mismo artículo y dejar terminadas completamente las obras á los veinte meses de ser empezadas, salvo el caso de fuerza mayor, debidamente justificado, á juicio del Poder Ejecutivo, obras aquéllas que también comprenderán todos los edificios é instalaciones anexas á la línea férrea, así como la completa dotación de su tren rodante para que pueda ser entregada al servicio público.

Art. 4.º El capital de la Empresa queda fijado en la suma que resulte de la aplicación á la extensión longitudinal de las líneas abiertas al servicio público, del precio unitario de £ 5.000 por kilómetro en explotación. Este capital no podrá en ningún caso ser aumentado por la Empresa sin el consentimiento del Estado.

Art. 5.º Para facilitar á la Empresa del Ferrocarril Uru-

guayo del Este la construcción de las líneas indicadas en el artículo 1.º, limitada por ahora á las líneas de La Sierra á San Carlos y de San Carlos á Maldonado, el Estado coadyuvará á dicha construcción con dos subvenciones, una fija y otra variable. La primera subvención (fija), le será entregada en una sola vez y la segunda subvención (variable), será anualmente exigible por la Empresa, siempre que la explotación de sus líneas no alcance á darle en el año una garantía líquida de 5 por ciento sobre el capital fijado por el artículo 4.º. Las dos subvenciones referidas se conceden á título devolutivo, con sujeción á las condiciones que más adelante se indicarán.

La primera subvención ó sea la fija, consistirá en la entrega por parte del Estado á la Empresa del Ferrocarril Uruguayo del Este, de la cantidad de £ 750 al 92 por ciento por cada kilómetro de vía á construirse de inmediato. Dicha entrega se efectuará en títulos especiales de Deuda Pública, que se denominarán " Bonos de garantía del Ferrocarril Uruguayo del Este ", que gozarán de un servicio de 5 por ciento anual de interés, pagadero por semestres, y del 2 por ciento anual de amortización acumulativa. Aquella entrega se verificará dentro de los siete días siguientes al de la firma del contrato de concesión y en el acto de formalizarse la escritura de afectación hipotecaria de la actual línea de Empalme Olmos á La Sierra, que la Empresa otorgará á favor del Estado.

La amortización será semestral por compra ó á la puja, mientras la Deuda se mantenga abajo de la par, y por sorteo por su valor escrito, cuando aquélla esté arriba de la par.

El Estado se reserva el derecho de efectuar amortizaciones extraordinarias siempre que lo juzgue conveniente.

Estos títulos serán recibidos por la Empresa al 92 por ciento de su valor nominal, debiendo el servicio de intereses correspondiente, cubrirse con rentas generales.

La subvención fija relativa á la línea de San Carlos á Rocha, será entregada á la Empresa dentro de los siete días de la notificación que se le hiciere para exigirle la construcción de dicha línea, de acuerdo con lo estipulado por el artículo 7.º.

La segunda subvención, ó sea la variable, que suele calificarse de garantía, consistirá en la entrega anual por parte del Estado á la Empresa, del 3 ½ por ciento del capital fijado por el artículo 4.º, mientras las ganancias líquidas de toda la línea, abierta al servicio público, no pasen del 1 ½

sobre el referido capital, y en la entrega á la misma Empresa de lo que faltare para completar el 5 por ciento, cuando aquellas ganancias pasen del 1 ½ por ciento.

La subvención anual queda extinguida completamente cuando las ganancias líquidas de la Empresa lleguen al 5 por ciento de dicho capital.

Art. 6.° Cuando las ganancias líquidas de las líneas en explotación pasen del 6 por ciento, la Empresa devolverá al Estado, sin intereses, todas las sumas recibidas por la misma, á título de subvenciones fijas y variables, incluyendo las percibidas hasta la fecha por la línea Empalme Olmos La Sierra. Dicha devolución se hará de acuerdo con los siguientes incisos, imputándose primeramente á la subvención variable las amortizaciones que se hicieren por dicha Empresa.

a) Cuando las ganancias aludidas estén comprendidas entre el 6 y 8 por ciento de su capital, la Empresa queda obligada á entregar al Estado, por concepto de devolución, las dos terceras partes del excedente sobre el 6 por ciento, imputándose el importe de dicha entrega á la cuenta " Subvenciones ", que al efecto se abrirá.

b) Pasando las ganancias líquidas del 8 por ciento, el excedente sobre este porcentaje será totalmente entregado al Estado, independientemente de las dos terceras partes indicadas por el inciso anterior, cargándose también su importe á la cuenta " Subvenciones " ya referida.

c) Llegado el caso previsto de ganancias anuales superiores al 8 por ciento, el Estado tendrá el derecho de intervenir en la fijación de las tarifas, siendo de su cuenta la restitución anual á la Empresa de la disminución que la aplicación de las nuevas tarifas pudiera determinar en aquel porcentaje.

Artículo 7.° Transcurrido un año después de la apertura al servicio público de las líneas Empalme Olmos-San Carlos-Maldonado, el Estado podrá, en cualquier momento, exigir de la Empresa del Ferrocarril Uruguayo del Este, y en las mismas condiciones establecidas para esa línea, que la prolongue hasta Rocha, siempre, por otra parte, que las ganancias líquidas correspondientes á las líneas en explotación desde Empalme Olmos á San Carlos y Maldonado, alcancen al 3 ½ por ciento sobre el capital fijado por el artículo 4.°.

Llegada la oportunidad para el Estado de hacer uso de la

facultad que se reserva por el presente artículo, los plazos para los estudios y terminación de la prolongación de la línea hasta Rocha, serán los siguientes:

1.° Los estudios respectivos se presentarán cuatro meses después de exigida por el Estado la construcción de dicha prolongación.

2.° La aprobación de los estudios se verificará dentro de los cuatro meses de su aprobación.

3.° La construcción de la línea deberá empezarse al finalizar este último plazo y estar terminada á los veinte meses del mismo.

Artículo 8.° En cualquier momento el Estado podrá expropiar el Ferrocarril y todas sus dependencias con sujeción á los siguientes plazos y avaluaciones:

a) Dentro de los primeros 20 años del funcionamiento de la línea, contados desde la fecha de su apertura al servicio público, el Ferrocarril y todas sus dependencias serán avaluados á razón de cinco mil libras esterlinas por kilómetro, con más una bonificación de un 20 por ciento, descontándose del total el saldo de la subvención fija que la Empresa quedare adeudando.

b) Después de los 20 años á que se refiere el inciso anterior, la avaluación de toda la propiedad de la Empresa será el producto de veinte veces el importe de la máxima ganancia líquida, obtenida por la Empresa.

c) En ningún caso se descontará el saldo de la subvención variable que la Empresa adeudare.

Artículo 9.° Regirá para la Empresa del Ferrocarril Uruguayo del Este el artículo 8.° de la ley de 30 de Noviembre de 1888.

Art. 10. Las exoneraciones establecidas por el artículo 34 de la ley de trazado general de ferrocarriles de 27 de Agosto de 1884 se acordarán por el término de 35 años, contados desde la fecha del nuevo contrato de concesión y también sólo dentro de ese número de años se acordará la subvención variable con sujeción á lo dispuesto por el artículo 4.° de las presentes bases.

La Empresa queda obligada á establecer en sus líneas telegráficas, para el servicio exclusivo del Superior Gobierno, un hilo en combinación con todas las estaciones de la vía férrea.

Art. 11. La liquidación de las subvenciones variables se

hará á contar desde la fecha de las respectivas aperturas de las varias secciones de aquellas líneas y con sujeción á las disposiciones pertinentes consignadas en el decreto de fecha 6 de Noviembre de 1891 y en el reglamento de Enero 26 de 1892, relativo á la Contabilidad de los Ferrocarriles garantidos por el Estado.

Art. 12. El derecho de expropiación que la ley general de trazado de ferrocarriles concede á las Empresas ferroviarias, se hará extensiva á los terrenos que tengan balasto, piedra ú otros materiales de construcción ó conservación de las vías, pero limitando aquel derecho de expropiación á las necesidades estrictas de dichas vías.

Art. 13. Serán aplicables al Ferrocarril Uruguayo del Este, todas las disposiciones legales en vigencia que no resulten en oposición con los artículos ó cláusulas de la concesión á acordarse á dicha Empresa.

Art. 14. La Empresa del Ferrocarril Uruguayo del Este desiste de todos los juicios y reclamaciones que haya entablado ó pudiere entablar al Estado con motivo de la concesión abrogada por esta nueva.

Poder Legislativo.

El Senado y Cámara de Representantes de la República Oriental del Uruguay, reunidos en Asamblea General,

DECRETAN:

Artículo 1.° Autorízase al Poder Ejecutivo para contratar con la Empresa del Ferrocarril Uruguayo del Este la prolongación de la línea hasta San Carlos y Maldonado, de acuerdo con las bases de arreglo remitidas por dicho poder á la consideración de la Asamblea, con fecha 30 de Setiembre de 1907, y con la siguiente modificación en el artículo 2.° de dichas bases:

2.° La línea actual comprendida entre Empalme Olmos y La Sierra quedará afectada con primera hipoteca á favor del Estado, con el único objeto de garantir el fiel cumpli-

miento de las obligaciones que la Empresa del Ferrocarril Uruguayo del Este contrae por la nueva concesión que se le otorga. Dicha primera hipoteca se cancelará una vez terminada la línea á San Carlos y Maldonado.

Art. 2.º A los efectos de la presente ley deróganse las disposiciones que en todo ó en parte se opongan á las susodichas bases de arreglo.

Art. 3.º Comuníquese, etc.

Sala de sesiones del Honorable Senado, en Montevideo, á 14 de Julio de 1908.

Feliciano Viera,
Presidente.

M. Magariños Solsona,
Primer secretario.

Ministerio de Obras Públicas.

Montevideo, Julio 16 de 1908.

Cúmplase, acúsese recibo, comuníquese, insértese en el Registro del Ministerio de Obras Públicas y con la copia respectiva, remítase al Ministerio del Interior á sus efectos.

Publíquese.

WILLIMAN.
JUAN P. LAMOLLE.

Decreto reglamentando la ley de prolongación de la línea del Ferrocarril Uruguayo del Este hasta Maldonado

---

Ministerio de Obras Públicas.

DECRETO

Montevideo, Agosto 6 de 1908.

El Presidente de la República, reglamentando la Ley de fecha 16 de Julio próximo pasado, sobre prolongación de la línea del Ferrocarril Uruguayo del Este hasta San Carlos y Maldonado,

DECRETA:

Artículo 1.° La extensión de la nueva línea de La Sierra á San Carlos y Maldonado será aproximadamente de sesenta y tres kilómetros.

Art. 2.° Si una vez terminada la construcción de esa línea, resultare de una extensión mayor de los sesenta y tres kilómetros calculados, el Estado entregará á la Empresa el exceso de subvención fija proporcionado á la nueva extensión que resultare.

Si por el contrario, el desarrollo de la línea fuese menor que el de la extensión calculada, la Empresa devolverá al Estado el exceso de subvención correspondiente, con sus respectivos intereses.

Art. 3.° Fíjase en el 31 de Julio del corriente año, la fecha en que empezará á correr el plazo de tres meses, establecido por el artículo 3.° de las bases de concesión para la presentación del proyecto definitivo correspondiente á dicha línea.

Art. 4.° En el acto de firmarse la escritura de la primera hipoteca que establece el artículo 2.° de la ley de 16 de Julio último, el Ministerio de Hacienda entregará á la Empresa del Ferrocarril Uruguayo del Este, el bono provisorio correspondiente, por la suma á que asciende la subvención fija. Ese bono será canjeado en oportunidad por los títulos definitivos á emitirse de la Deuda Pública denominada " Bonos de garantía del Ferrocarril Uruguayo del Este ".

Art. 5.° Desde el 15 del corriente mes de Agosto empezarán á correr los servicios de interés y amortización de los títulos de la referida Deuda, que establece el artículo 5.° del convenio, quedando á cargo de la Oficina de Crédito Público dichos servicios.

Art. 6.° Los servicios de intereses se efectuarán el 1.° de Febrero y el 1.° de Agosto de cada año. Los de amortización tendrán lugar dentro de la primera quincena de los meses indicados, en licitación pública y por medio de propuestas cerradas, mientras los bonos no se coticen á la par, de acuerdo con el expresado artículo 5.° del convenio.

Art. 7.° Los títulos á emitirse serán talonarios, numerados correlativamente y firmados por el Ministro de Hacienda, por el Contador General del Estado y por el Director de la Oficina de Crédito Público y divididos en tipos de quinientos pesos ($ 500) y de cien pesos ($100), con sus correspondientes

cupones adheridos. Un tercio del total de los títulos á emitirse serán del valor de quinientos pesos ($ 500) cada uno y los dos tercios restantes, del valor de cien pesos ($ 100) cada título.

Art. 8.° Queda autorizada la Oficina de Crédito Público para proceder á la impresión de los títulos de la referencia en la forma de práctica, cuidando que ella se verifique con las mayores precauciones y formalidades.

Art. 9.° Los títulos mencionados serán entregados al representante de la Empresa del Ferrocarril Uruguayo del Este á razón de £ 750 por cada kilómetro de vía al tipo de 92 por ciento, de acuerdo con lo establecido en el precitado artículo 5.° del convenio.

Art. 10. Para el despacho libre de derechos de aduana, de los materiales destinados á la construcción de la línea, la Empresa presentará en cada caso, al Ministerio de Obras Públicas, la respectiva solicitud, acompañando el detalle de los materiales que se propone introducir, con especificación de cantidad, clase, peso, etc., á fin de autorizar su despacho, si corresponde, previos los trámites consiguientes.

Art. 11. La Empresa del Ferrocarril Uruguayo del Este queda obligada á construir en Maldonado una estación de primera clase, debiendo á ese respecto presentar al Ministerio de Obras Públicas el proyecto respectivo para su aprobación.

Art. 12. La Sección de Ferrocarriles del Departamento Nacional de Ingenieros formulará y llevará con sus anotaciones correspondientes, un inventario de todas las existencias de la línea Empalme Olmos, San Carlos y Maldonado, á los efectos de los casos de expropiación determinados en las bases de concesión y al artículo 8.° de la ley de 30 de Noviembre de 1888.

Art. 13. Comuníquese, insértese en el L. C. y publíquese.

WILLIMAN.
JUAN P. LAMOLLE.

Se aprueba el proyecto de vía férrea de La Sierra á Maldonado

Excmo. señor:

Federico R. Fulford, Administrador y Representante del Ferrocarril Uruguayo del Este, á V. E. debidamente expone:

Que por decreto gubernativo de fecha 29 de Setiembre de 1890, fueron aprobados los planos del trazado de la línea del Ferrocarril Uruguayo del Este, desde la Estación Olmos hasta Maldonado y cuyos planos existen archivados en el Departamento Nacional de Ingenieros.

Habiendo el Poder Ejecutivo promulgado recientemente la ley de la nueva concesión de este ferrocarril desde La Sierra hasta San Carlos y Maldonado y siendo necesario, en virtud de ella, presentar los estudios relativos á esa nueva concesión que coincide con la anterior en la sección de La Sierra hasta Maldonado, vengo á solicitar de este Ministerio la ratificación de los planos que se refieren á este último trazado y que ya fueron aprobados anteriormente, según antes lo he manifestado.

Por tanto, á V. E. pido se digne resolver como lo solicito

Será justicia, etc.

Federico R. Fulford.

Montevideo, Julio 22 de 1908.

Ministerio de Obras Públicas.

Montevideo, Julio 23 de 1908.

Informe el Departamento Nacional de Ingenieros.

LAMOLLE.

Inspección Oficial de Ferrocarriles.

Montevideo, Setiembre 16 de 1908.

Señor Jefe:

He recorrido el trazado del Ferrocarril Uruguayo del Este en la extensión comprendida entre la Estación La Sierra y

Maldonado, no sólo con el objeto de cerciorarme de las condiciones del estudio efectuado en el año 1890 y cuyos planos se solicita sean aprobados nuevamente para poder, con arreglo á ellos, ejecutar dicha línea, sino que también deseaba conocer exactamente la región para poder aconsejar alguna variante que fuera ventajosa, para lo cual hice distintas exploraciones en el terreno.

De todo ello, puedo informar á la superioridad, manifestando que la línea férrea á Maldonado tiene que cumplir con las condiciones de pasar por tres puntos fijos, que son: La Sierra, punto de arranque, San Carlos y Maldonado, indicados en la ley.

Agréguese á esto, el que la línea al llegar al k. 70, tiene forzosamente que variar de rumbo, por cuanto se interpone un obstáculo natural, tal como la laguna del Sauce, el cual es imposible pensar en cruzarlo, dado su anchura, (6 á 8 k), lo que viene también á señalar una dirección en esta parte del recorrido, existiendo entonces un solo punto de pasaje conocido por el abra de Perdomo, donde es menester ir forzosamente con la línea, pues el terreno se eleva bruscamente á uno y otro lado, sin dejar pasar ninguno, á tal punto, que la naturaleza pareciera indicar este punto como obligado, pues allí pasan el arroyo Maldonado y el camino nacional á los cuales vendrá á disputar en el futuro, su lugar de colocación, la línea férrea.

La topografía del terreno en esta parte del Departamento de Maldonado, es sumamente accidentada; basta sólo decir que la línea férrea tiene que despuntar la Sierra de las Animas, que es conocida por la más alta de nuestro territorio, aparte de otras que si no son tan altas ofrecen serias dificultades, pues están formadas por rocas graníticas de gran dureza.

En el deseo de acortar el trazado, hice el recorrido por el abra de Mallorquín (véase el plano general), para llegar desde Maldonado hasta la laguna del Sauce; pero, si bien el valle que se extiende entre la cuchilla de la Ballena y Maldonado, ofrece pendientes aceptables para un buen recorrido, no acontece lo mismo en la zona que hay que cruzar hasta empalmar con la línea á la altura del k. 85, y eso que habría que tener en cuenta que nos separamos de San Carlos y del punto de arranque para la extensión futura á Rocha, razones por las cuales deseché esta variante.

Opino que debe obligarse á la Compañía á estudiar una variante entre el k. 78 y k. 85, donde la línea cruza el arroyo del Sauce, y que es, á mi juicio, la única posible en todo el trazado de la línea comprendido entre La Sierra y Maldonado.

Varias han sido las tentativas hechas en distintas épocas y por distintos ingenieros, para poder modificar este trazado y entre los cuales podré mencionar como bien conocidos en nuestro país, por su competencia en estudios de ferrocarriles, á Emilio Berlan, J. Storm y M. Perry, los cuales se han decidido después de un prolijo estudio de las condiciones topográficas y geológicas de la zona, á aconsejar como único el trazado que motiva este estudio de mi parte.

Planimetría. — Todas las curvas proyectadas son de radio superior á 400 m, teniendo esta línea su punto de origen en el k. $50.^{418.57}$ (Estación La Sierra), y su punto terminal en el k. $113.^{463.50}$ (Estación Maldonado), resultando por consiguiente, un desarrollo total de k. $63.^{044.93}$. La proporción entre el largo de los alineamientos rectos y la parte en curva es aceptable.

Todas las rectas interpuestas entre curvas de sentido contrario tienen un largo mayor que el señalado en la ley como límite.

El camino nacional y la línea del ferrocarril proyectada. siguen una misma dirección en casi todo su curso, corriendo á muy poca distancia el uno del otro, lo que ha motivado distintos cruces (pasos á nivel), de los cuales creo pueden ser suprimidos los siguientes, en el camino nacional: kilómetros 56, $64.^{125}$, 66, $66.^{600}$, $87.^{900}$, $88.^{825}$, $90.^{250}$, $91.^{600}$, $93.^{250}$, $94.^{275}$, $94.^{500}$, $94.^{700}$, $103.^{850}$, $103.^{950}$, $110.^{250}$, $111.^{900}$, $86.^{100}$ y $86.^{250}$ en el camino vecinal, con lo cual se evitan otros tantos puntos peligrosos al par que se mejora la línea.

Por todas estas consideraciones, opino que debe merecer aprobación superior la parte planimétrica de este proyecto, de acuerdo con los planos aprobados en 29 de Setiembre de 1890, y que deberán ser firmados nuevamente, caso que el Poder Ejecutivo resuelva su aprobación, por el representante legal de la Empresa y su Ingeniero, modificando solamente los pasos á nivel que deben quedar suprimidos, según lo anotado en fs. 3 vta., debiendo adoptarse también como plano tipo de cruce de camino con la línea férrea, el aprobado por el Poder Ejecutivo para la línea á Melo, con fecha 22 de Diciembre de 1906.

Planillas. — Las planillas numéricas que acompañan este proyecto, han sido también examinadas y sólo cabe formular una observación en la de tierras á expropiarse, la cual creo deberá ser presentada nuevamente con todas las modificaciones que será necesario introducirle, en virtud de las nuevas pendientes á adoptar y que traerá aparejado como es consiguiente mayores préstamos á ejecutar para los terraplenes, yendo estos también á ocupar una mayor superficie al aumentar en altura.

El área total á expropiar según las planillas que adjunto y cuya expropiación debe ser declarada de utilidad pública para la vía, estaciones y desviación de camino es de 2:301.824 metros cuadrados, sin perjuicio de la alteración que puede sufrir esta área por las razones que dejo apuntadas.

Altimetría. — Estudiado el perfil longitudinal de este trazado, debo formular las siguientes observaciones. Para un recorrido de k. 63, hay k. $17.^{739}$ con pendientes superiores á las toleradas por la ley y que van indicadas en el perfil y planillas, con el siguiente kilometraje:

								Pendiente de
De	K.º	$55.^{650}$	á	$56.^{150}$	metros	500	....	12.9
"	"	$57.^{600}$	á	$58.^{225}$	"	625	....	12.48
"	"	$60.^{650}$	á	$61.^{100}$	"	450	....	13.00
"	"	$63.^{900}$	á	$64.^{400}$	"	500	....	14.00
"	"	$69.^{000}$	á	$69.^{750}$	"	750	....	14.00
"	"	$69.^{850}$	á	$70.^{550}$	"	700	....	14.00
"	"	$70.^{650}$	á	$70.^{900}$	"	250	....	14.00
"	"	$71.^{000}$	á	$71.^{950}$	"	950	....	13.5
"	"	$72.^{195.60}$	á	$72.^{850}$	"	654 40	....	12.5
"	"	$74.^{200}$	á	$74.^{900}$	"	700	....	14.00
"	"	$75.^{125}$	á	$77.^{650}$	"	2.525	....	14.00
"	"	$77.^{750}$	á	$79.^{400}$	"	1.650	....	14.00
"	"	$81.^{275}$	á	$83.^{575}$	"	2.300	....	14.00
"	"	$83.^{725}$	á	$85.^{200}$	"	1.475	....	14.00
"	"	$86.^{700}$	á	$89.^{000}$	"	2.300	....	14.00
"	"	$111.^{850}$	á	$112.^{900}$	"	1.050	....	13.00

De las cuales 10 son del 14 por mil, con un largo de 13 k 150.

Este proyecto de rasantes en toda la línea, es, á mi juicio, supceptible de las siguientes mejoras: deberán ajustarse las pendientes á lo indicado en la ley, es decir, con un máximum

de 12 por mil, á excepción de las señaladas entre el k. $75.^{125}$ y k. $79.^{400}$, en un largo de 4 k 275, en que opino puede autorizarse la pendiente máxima de 13 por mil. Este paraje es el más alto de todo el trazado, su cota es de 159 m, habiendo un desnivel de 44 m en el corto trecho de 2 k. Todos los desmontes á ejecutar en este trayecto son en piedra granítica de gran dureza.

Entre los kilómetros $81.^{275}$ y $85.^{200}$, donde se cruza el arroyo del Sauce, soy de opinión que siempre que no se apruebe la variante planimétrica que he solicitado, pueda autorizarse una pendiente máxima de 12,5 por mil, pues es también un punto en que concurren circunstancias excepcionales para justificar esta tolerancia; el cruce del arroyo del Sauce en paraje apropiado en primer término y, lo accidentado del terreno á ambas orillas en segundo lugar. Con las modificaciones que indico. no trepido en aconsejar á la superioridad, la aprobación de la parte altimétrica de este proyecto de línea férrea, debiendo exigirse á la Empresa la presentación de un nuevo plano del perfil, con todas las modificaciones de pendientes que dejo mencionadas, antes del 31 de Octubre próximo.

Los planos aprobados en Setiembre de 1890 para los distintos perfiles transversales tipos, deberán ser modificados de acuerdo con los aprobados por el Poder Ejecutivo, con fecha 18 de Agosto de 1906 para la línea de Melo y que también se exigieron para la línea Algorta-Fray Bentos; pues de proceder así, se realiza una verdadera mejora.

Obras de arte y estaciones. — La Compañía deberá presentar también á la aprobación superior los planos generales y de detalle con la justificación de los desagües proyectados para todos los puentes y alcantarillas de esta línea, dentro del plazo señalado por el artículo 3 de la ley de 16 de Julio próximo pasado.

Igual exigencia debo formular por lo que respecta á los planos de los talleres, estaciones, paradas y casillas de cuadrillas, debiendo quedar fijadas las estaciones y paradas con el siguiente kilometraje:

Estación Pan de Azúcar, k. 69. — Estación San Carlos, k. 101. — Estación Maldonado, k. $113.^{150}$. — Parada k. 59, para Piriápolis. — Parada k. 80. — Parada k. 71. — Parada k. 94. — Futuro empalme línea á Rocha.

Encuentro reducida el área de 100 m por 400 m, que señala

para las estaciones; convendría que se deslindara una área de 500 m por 100 m para cada una de ellas, previendo adelantos de futuro y amplitud para colocación de desvíos, galpones y caminos de acceso y circunvalación.

La ubicación de la estación San Carlos, arroyo por medio con el pueblo, lo dejará á éste aislado y sin recibir los beneficios del ferrocarril durante las épocas de creciente, razón por la cual opino se debe mandar proyectar por la Administración Pública un puente y camino de acceso á la floreciente villa de San Carlos. A esta obra debe el Poder Ejecutivo darle preferente atención.

Terminados los trabajos de este ferrocarril, la Empresa deberá presentar los planos completos (planimetría, perfil, obras de arte, estaciones, talleres, Oficina de Administración, paradas, galpones, embarque de ganados, etc.), desde el punto k 0.000, Empalme Olmos hasta el k. $113.^{463.50}$, Maldonado; para lo cual opino que el Poder Ejecutivo debe señalar un plazo de seis meses.

RESUMEN

Por lo expuesto, opino que deban merecer aprobación superior la planimetría del Ferrocarril Uruguayo del Este, en la extensión comprendida entre La Sierra, k. $50.^{418.57}$ y Maldonado, k. $113.^{463.50}$, que va adjunta á este informe, debiendo no obstante la Compañía presentar antes del 31 de Octubre, fecha en que debería presentar los planos de los estudios á la aprobación, de acuerdo con el artículo 3.° de la ley de 16 de Julio próximo pasado, las siguientes piezas:

1.° Estudio de la variante entre el k. 78 y 85.

2.° Nuevo perfil longitudinal, según lo expuesto en este informe.

3.° Nuevos perfiles tipos transversales, según también se indica.

4.° Suprimir los pasos á nivel detallados á fs. 3 vta., presentando á la vez un plano tipo de cruce de camino con la vía férrea.

5.° Presentar las nuevas planillas de expropiación.

6.° Planos de los puentes y alcantarillas con todos los detalles y justificación del desagüe.

7.° Plano de los talleres, estaciones y paradas sujetas al kilometraje fijado en este informe y con el aumento de área para aquéllas, según solicito.

8.° Presentar todos los planos de la línea á los seis meses de terminados los trabajos (de Olmos Empalme á Maldonado).

9.° El representante legal de la Empresa y el Ingeniero director de los trabajos, firmarán los planos y planillas adjuntos, relativos á la planimetría.

Es en obsequio á la rápida realización de esta obra, deseada desde tantos años, que opino no deba demorarse por más tiempo su realización con la presentación de nueva planimetría, dado que la que va adjunta es suficiente para poder, no sólo ejercer el control técnico durante la época de la construcción, sino también para rendir cuenta á la superioridad, con las explicaciones que dejo dadas, de la imposibilidad de proyectar otro trazado.

Además, habiendo el Poder Ejecutivo autorizado en distintas épocas la introducción de materiales, sólo se espera la aprobación de los planos para iniciar el trabajo.

Arturo V. Rodríguez,
Ingeniero Inspector.

Departamento Nacional de Ingenieros. — Sección Ferrocarriles é Hidráulica.

Montevideo, Setiembre 21 de 1908.

Aprobado, elévese á la Dirección General, haciéndole presente: 1.° Que sólo se aconseja la aprobación de la parte planimétrica del proyecto de prolongación de la línea hasta la ciudad de Maldonado; 2.° Que todas las piezas adjuntas (planos y planillas) pertenecen á esta sección y son copias de los originales que se hallan en el archivo de esta Oficina, y de consiguiente, no pueden éstas últimas agregarse al expediente; 3.° Que no obstante lo expuesto, es necesario que á los efectos del artículo 9.° del reglamento vigente, vuelvan á esta Oficina el expediente con la resolución superior y los planos y planillas agregados.

R. Penco.

Ministerio de Obras Públicas.

Montevideo, Octubre 1.° de 1908.

Vista la solicitud de la Empresa del Ferrocarril Uruguayo del Este, por la que pide se ratifique la aprobación prestada anteriormente á los planos para la construcción de la línea en la sección comprendida entre la estación La Sierra y Maldonado;

Vistas las observaciones que el Departamento Nacional de Ingenieros formula á dichos planos, aconsejando únicamente la aprobación de la parte planimétrica y considerando que los planos aprobados correspondían á una concesión que quedó sin efecto y que fué sustituída por la que le otorgó la ley de fecha 16 de Julio del corriente año, con arreglo á la cual y al decreto reglamentario de la misma, de 6 de Agosto último, deben ser presentados los planos respectivos.

SE RESUELVE:

Aprobar la parte planimétrica de la línea del Ferrocarril Uruguayo del Este, en la extensión comprendida entre la estación La Sierra (k. $50.^{418.57}$) y Maldonado (k. $113.^{468.50}$), con sujeción estricta á todas las indicaciones, modificaciones, ampliaciones, etc., formuladas por el Departamento Nacional de Ingenieros en el precedente informe.

La referida Empresa deberá presentar, antes del 31 del mes corriente, á la aprobación del Gobierno, los planos, planillas y demás antecedentes requeridos, en un todo de acuerdo con lo aconsejado por el Departamento Nacional de Ingenieros.

Comuníquese y publíquese.

WILLIMAN.
JUAN P. LAMOLLE.

Excmo. señor:

Federico R. Fulford, representante de la Compañía del Ferrocarril Uruguayo del Este, ante V. E. respetuosamente me presento y digo:

Que de conformidad con lo preceptuado en el artículo 3.°

de la ley de concesión del Ferrocarril Uruguayo del Este y con la parte final de la resolución fecha 1.° de Octubre de 1908, vengo á someter á la superior aprobación de V. E. los planos y documentos relativos á la extensión de este ferrocarril, desde la estación La Sierra hasta San Carlos y Maldonado, pasando por Pan de Azúcar, todo de acuerdo con lo aconsejado por el Departamento Nacional de Ingenieros en su informe, base de la resolución ya citada, siendo su denominación la siguiente:

1.° Estudio planimétrico y del perfil longitudinal de la variante entre el k. 78 y k. 85, conforme lo aconseja el Departamento Nacional de Ingenieros, con dos copias escala planimétrica 1:10.000; perfil horizontal 1:5000; vertical 1:500, números 3 y 4 respectivamente.

2.° Perfil longitudinal con las pendientes ajustadas á las modificaciones ya indicadas. Con dos copias escala horizontal 1:5000; vertical 1:500, número 1.

3.° Perfiles transversales, también ajustados á las indicaciones del Departamento Nacional de Ingenieros escala 1:50, con dos copias número 2.

4.° Plano tipo de cruce de camino con la línea férrea y de guarda ganado, con dos copias números 12 y 13 respectivamente.

5.° Planilla numérica demostrativa del cálculo de los terrenos á ocuparse.

6.° Planos de los varios tipos de mampostería de los puentes y alcantarillas con dos copias de cada uno, escala 1:50, números 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 14 y 15.

En cuanto á la superstructura metálica de los puentes y alcantarillas, esta Empresa propone emplear exactamente el mismo tipo de los actuales existentes en la sección comprendida entre Olmos y La Sierra, ya aprobado y cuya calidad, diseño y coeficiencia de resistencia nada dan que observar, debiendo merecer, por lo tanto, la ratificación aprobatoria del Superior Gobierno.

No habiéndose aún terminado los estudios referentes al tipo de las estaciones, paradas y talleres á construirse, materia por otra parte, que requiere amplia consideración y cuyo retardo no entorpecerá el comienzo y continuación de las demás obras de construcción, vengo á solicitar de V. E. se sirva admitir su presentación oportuna una vez establecidas las mencionadas circunstancias.

Todas las demás indicaciones formuladas por el Departamento Nacional de Ingenieros en su informe, al que ya me he referido, serán cumplidas oportunamente.

A fin de dar pronto comienzo á la construcción, de acuerdo con lo estipulado en los artículos 25 y 26 del decreto de 3 de Setiembre de 1884 reglamentando la ley de 27 de Agosto del mismo año, pido á V. E. se sirva decretar la urgente expropiación de los terrenos detallados en la planilla citada en la cláusula 5.ª de esta solicitud, autorizando á esta Empresa para llevarla á cabo con las formalidades establecidas en el decreto citado.

Por ello á V. E. suplico se digne prestar su aprobación á los estudios presentados, por ser así justicia, etc.

Montevideo, Octubre 28 de 1908.

Federico R. Fulford.

Ministerio de Obras Públicas.

Montevideo, Octubre 29 de 1908.

Informe el Departamento Nacional de Ingenieros.

LAMOLLE.

Inspección Oficial de Ferrocarriles.

Montevideo, Diciembre 10 de 1908.

Señor Jefe:

La Compañía del Ferrocarril Uruguayo del Este ha cumplido con lo resuelto por el Poder Ejecutivo en el decreto de 1.º de Octubre del año corriente, presentando á la aprobación los planos y documentos exigidos por la Inspección Oficial de Ferrocarriles.

He estudiado dichos documentos, pudiendo aconsejar á la superioridad su aprobación con las siguientes observaciones de detalle:

El largo de las estaciones Pan de Azúcar, San Carlos y Maldonado, debe ser prolongado hasta tener 500 m, conforme á lo solicitado por esta Inspección en su informe de fecha 16 de Setiembre de 1908, dando á las horizontales una extensión de 300 m como mínimum.

En lo referente á las obras de arte, la Compañía proyecta construirlas según los mismos tipos y modelos empleados en el trozo Olmos - La Sierra, y que tan buen resultado han dado en la práctica, por lo cual, el suscrito no trepida en aconsejar se acceda á lo solicitado, debiendo, no obstante, durante la construcción observarse todas las reglas del arte y de la buena construcción, así como las observaciones que formula la Inspección Oficial, tendientes á la mejor realización de una buena y sólida obra.

Faltan dos copias de la planilla numérica demostrativa del cálculo de los terrenos á expropiarse; tal omisión debe ser subsanada.

El Poder Ejecutivo deberá decretar la expropiación á título de utilidad pública de 2:448.013.22 m^2 de terreno que es necesario tomar á particulares para el emplazamiento de la vía, desvíos, estaciones y talleres, según los planos y planillas que he verificado.

La variante, mandada estudiar entre el k. 78.$^{217.19}$ y kilómetro 85.$^{839.63}$, lleva aparejada un alargamiento de 293 m 12 con respecto al antiguo trazado, pero debo hacer presente que se han mejorado los radios de algunas curvas, proyectándolas de 500, 600 y 1.000 metros, lo que antes eran de 400 y 500, dando como es consiguiente, un trazado mucho más conveniente, al par que han sido modificadas dos pendientes de 0.14, transfomándolas en pendientes de 0.13 y 0.125, habiéndosele dado también mayor extensión á las horizontales.

Por todas estas mejoras introducidas en este trozo, opino deba merecer la aprobación superior la variante entre el kilometraje antes señalado.

La Compañía manifiesta su conformidad, haciendo saber que durante el curso de las obras dará cumplimiento á todas las demás indicaciones formuladas por el suscrito en el informe de Setiembre último y que recibió aprobación superior.

En consecuencia, opino que deban merecer la aprobación del Poder Ejecutivo los planos y planillas adjuntos, relativos á la prolongación del Ferrocarril Uruguayo del Este, compren-

didos entre el k. $50.^{418.57}$ y k. $113.^{463.50}$, así como la variante entre los k. $78.^{217.19}$ y k. $85.^{839.63}$, salvo la más ilustrada opinión de la superioridad.

Arturo V. Rodríguez,
Ingeniero Inspector.

Departamento Nacional de Ingenieros. — Sección Ferrocarriles é Hidráulica.

Montevideo, Diciembre 15 de 1908.

Aprobado, elévese á la Dirección General, haciéndose presente que las planillas de los terrenos á expropiar deben presentarse en forma más clara, es decir, agregándose una columna para las áreas de caminos que ocupará la línea.

A los efectos del artículo 9.º del Reglamento vigente, es necesario que vuelvan á esta Oficina el expediente con la resolución que en él recaiga y las piezas del proyecto selladas y firmadas por S. E. el señor Ministro de Obras Públicas.

R. Penco.

Ministerio de Obras Públicas.

Montevideo, Diciembre 24 de 1908.

Visto: el escrito de la Empresa del Ferrocarril Uruguayo del Este, sometiendo á la aprobación del Gobierno el proyecto formulado por dicha Empresa relativo á la construcción de la vía férrea desde la estación La Sierra hasta San Carlos y Maldonado, pasando por Pan de Azúcar, y atento á lo manifestado por el Departamento Nacional de Ingenieros en el precedente informe,

SE RESUELVE:

Aprobar el referido proyecto, autorizando su construcción, de acuerdo con los planos y demás documentos acompañados y con sujeción estricta á todas las indicaciones formuladas por el Departamento Nacional de Ingenieros.

Firmados y sellados los planos y demás documentos y repuestos los sellos y estampillas adeudados, vuelva este expediente al Departamento Nacional de Ingenieros á sus efectos.

Notifíquese á la Empresa, comuníquese á quienes corresponda y publíquese.

WILLIMAN.
JUAN P. LAMOLLE.

ANEXO F

PATENTES DE RODADOS

PATENTES DE RODADOS

Mensaje sometiendo al Honorable Cuerpo Legislativo la gestión de la Junta Económico Administrativa de Canelones sobre aplicación de una patente uniforme á las carretas de dos ruedas sin elástico.

Poder Ejecutivo.

Montevideo, Junio 11 de 1908.

Honorable Cámara de Representantes:

La Junta Económico Administrativa de Canelones ha gestionado por medio de la nota que se acompaña original, la aplicación de una patente uniforme de veinte pesos, en dicho Departamento, á las carretas de dos ruedas sin elásticos, en virtud del perjuicio que esa clase de rodados ocasiona á los caminos públicos.

Hallándose actualmente á estudio de V. H. el proyecto de ley de patentes de rodados para el ejercicio de 1908-909, que le fué sometido recientemente, el Poder Ejecutivo remite á V. H. aquella nota por si estima conveniente tomarla en consideración.

El Poder Ejecutivo cree de su deber manifestar á V. H., que considera atendible el pedido formulado por la Junta de Canelones y que el temperamento propuesto debiera generalizarse, haciéndolo extensivo á los demás Departamentos de campaña, por las mismas razones que motivan la gestión que se somete á V. H.

Saluda á V. H. con su consideración más distinguida.

CLAUDIO WILLIMAN.
JUAN P. LAMOLLE.

Ampliación de la ley de Patentes de Rodados

Dirección de Rodados.

Montevideo, Noviembre 16 de 1908.

Señor Presidente de la Junta Económico Administrativa, doctor don Miguel Lapeyre.

Me apresuro á llevar á conocimiento de la Honorable Junta, por intermedio de usted, una omisión padecida en la ley de patentes de rodados promulgada con fecha 22 de Octubre último, la que puede ser motivo de una considerable merma en la renta que produce ese impuesto.

Aludo al inciso 5.º del artículo 2.º, el que al ser modificado por la Honorable Cámara de Representantes quedó redactado en forma tal, que sólo comprende los vehículos de un eje, excluyendo á los que tienen dos, ó sean los de cuatro ruedas.

El proyecto del Poder Ejecutivo decía así:

" Vehículos destinados á cargar desde 1001 kilogramos hasta 3.000 kilógramos, $ 15.00 " y el sancionado por la Honorable Asamblea General, quedó en estos términos: "Vehículos de un eje y con elástico, con capacidad para cargar desde 1001 kilógramos hasta 3.000 kilógramos $ 15.00 ".

Según el proyecto del Poder Ejecutivo, por cualquier vehículo, ya tuviera un eje ó dos, debía pagarse $ 15.00, siempre que ellos fueran, de acuerdo con las prescripciones municipales, de los destinados á cargar desde 1.001 kilógramos á 3.000 kilogramos; pero en la forma en que quedó redactado el inciso 5.º, resulta que no sólo se han omitido los vehículos de dos ejes, sino que implícitamente se ha venido á declarar que en los carros que tienen uno solo, se pueden cargar 3.000 kilogramos, cuando por las disposiciones vigentes, el máximum de carga es de 1.800 kilogramos. Que se trata de un error, no cabe la menor duda, si se consultan los antecedentes que sirvieron de base para la sanción de la ley, pues de ellos resulta claramente que tanto el Poder Ejecutivo, como las comisiones informantes del Cuerpo Legislativo y los propios miembros de la Asamblea, estaban de acuerdo en que debían mantenerse y prestigiarse las Ordenanzas Municipales, dictadas desde hace más de seis años, sobre las cargas que conducen los rodados,

Por estas breves consideraciones, solicito que la Junta pida por intermedio del Poder Ejecutivo la aclaración y ampliación de la ley, con la urgencia que el caso requiere, pues el 30 de este mes vence el plazo para la expendición de las patentes.

Saludo al señor Presidente con distinguida consideración.

Agustín Piera,
Presidente.

José Lois,
Secretario.

Junta Económico Administrativa.

Montevideo, Noviembre 18 de 1908.

Excmo. señor Ministro de Obras Públicas, Ingeniero don Juan P. Lamolle.

Tengo el honor de someter á la consideración de V. E. la nota por la que la Dirección de Rodados apunta los inconvenientes y perjuicios que tanto para la renta como para el régimen del tránsito público ocasionaría la aplicación del inciso 5.° del artículo 2.° de la ley de la materia, si con tiempo no se trata de subsanar la gravedad de la omisión padecida en la redacción de esa disposición.

La Junta, por su parte, entiende que V. E. puede, en uso de la facultad reglamentaria atribuída al Poder Ejecutivo para hacer cumplir debidamente la ley, declarar que no es posible escapen á la incidencia del impuesto los vehículos de dos ejes.

Como lo afirma la Dirección de Rodados, tanto el Poder Ejecutivo como las Comisiones informantes del Honorable Cuerpo Legislativo estaban de acuerdo en el sentido de que la ley armonizaría con los preceptos de la Ordenanza Municipal registradora del peso de las cargas.

En el deseo, pues, de corregir la equivocación padecida y á fin de que el monto de la renta no sufra las consecuencias de la supresión que se denuncia, ruego á V. E. en mérito á las breves referencias consignadas, tenga á bien resolver que la verdadera inteligencia que corresponde asignar al inciso aludido, es la que la Junta le acuerda.

Saludo á V. E. atentamente.

Miguel Lapeyre. — Ramón Benzano.

Ministerio de Obras Públicas.

Montevideo, Diciembre 3 de 1908.

Remítase con Mensaje á la Honorable Asamblea General.

WILLIMAN.
JUAN P. LAMOLLE.

Poder Ejecutivo.

Montevideo, Diciembre 3 de 1908.

Honorable Asamblea General:

El Poder Ejecutivo ha recibido de la Junta Económico Administrativa de la Capital, la nota que tiene el honor de remitir á V. H. con este Mensaje, indicando una omisión padecida al sancionarse la ley de Patentes de Rodados para el ejercicio corriente.

El inciso 5.º del artículo 2.º de dicha ley, tal cual ha sido sancionado, excluye del pago de impuesto á los vehículos de dos ejes ó de cuatro ruedas, entre los cuales figuran los llamados carros de mudanzas, los que actualmente se han puesto en uso en sustitución de las carretillas de dos ruedas y los que usan las barracas, hornos de ladrillos, casas importadoras, aserraderos, etc., y, por otra parte, admite dicho inciso, que en los vehículos de un solo eje se pueda cargar hasta tres mil kilógramos, siendo así que por las disposiciones municipales vigentes, el máximum de carga para esa clase de rodados es de mil ochocientos kilogramos, siempre que el ancho de las llantas sea de 10 ó más centímetros.

Y que no ha sido la mente de la Honorable Cámara modificar las disposiciones vigentes respecto á ese máximum de carga, lo prueban las opiniones predominantes en el seno del Cuerpo Legislativo al discutirse la ley, concordantes con las del Poder Ejecutivo en el propósito de mantener y prestigiar la limitación de la carga en determinados rodados, como medio de defender los caminos públicos.

Un ligero examen de la ley actual demostrará á V. H. el error padecido.

El inciso 2.º del artículo 1.º que establece las diversas categorías de impuestos, se refiere á los vehículos de capacidad limitada hasta 1.000 kilos; el inciso 3.º comprende los breaks, que si bien son de dos ejes, se refieren á ciertos rodados especiales que utilizan determinados ramos de comercio, como ser: confiterías y tiendas, para el servicio á domicilio y que sólo tienen también capacidad para 1.000 kilogramos: el inciso 5.º se refiere á vehículos de un solo eje y los demás incisos determinan con precisión la clase de rodados á que comprenden.

Como ve Vuestra Honorabilidad, en ninguno de ellos tienen cabida los vehículos de dos ejes á que se ha hecho referencia y que tengan capacidad para cargar hasta 3.000 kilogramos de peso, *de los cuales hay en Montevideo alrededor de mil quinientos.*

No existiendo razón alguna que justifique esa exclusión y como no ha sido ese, indudablemente, el propósito del Honorable Cuerpo Legislativo, según se desprende de la propia discusión habida en ambas Cámaras al sancionarse la ley y sólo debe atribuirse á un error, el Poder Ejecutivo se apresura á dirigirse á Vuestra Honorabilidad á fin de salvar ese error, que trae aparejado perjuicios, tanto para la renta como para el régimen de la vialidad pública.

A juicio del Poder Ejecutivo, la ley quedaría complementada, salvándose la omisión padecida, con la siguiente modificación:

" Inciso 5.º Vehículos de un eje y con elásticos, con capa-
" cidad para 1.800 kilógramos: $ 15.00;

" Inciso 5.º *A)* Vehículos de dos ejes con elásticos y con ca-
" pacidad para 3.000 kilogramos: $ 15.00.

" En los vehículos á que se refieren los incisos anteriores,
" se podrán cargar hasta 1.800 y 3.000 kilogramos, respecti-
" vamente, siempre que estén construídos de acuerdo con lo
" que determinan las ordenanzas municipales. "

Cree innecesario el Poder Ejecutivo insistir acerca de la inconveniencia de permitir cargas superiores á 1.800 kilogramos en vehículos de dos ruedas, en vista de los perjuicios que ocasionan á los caminos públicos, porque sabe que Vuestra Honorabilidad participa completamente de esa misma opinión que ha exteriorizado antes de ahora.

Dada la premura que este asunto reviste, por los intereses que entraña, el Poder Ejecutivo ruega á Vuestra Honorabili-

dad se sirva dedicarle atención preferente, estableciendo la modificación solicitada para ser incorporada á la ley.

Declara el Poder Ejecutivo este asunto incluído entre los que deben ser tratados en la actual convocatoria á sesiones extraordinarias.

Saluda á Vuestra Honorabilidad con su consideración más distinguida.

CLAUDIO WILLIMAN.
JUAN P. LAMOLLE.

Poder Legislativo.

El Senado y Cámara de Representantes de la República Oriental del Uruguay, reunidos en Asamblea General,

DECRETAN:

Artículo 1.° Ampliase el artículo 2.° de la ley de Patentes de Rodados para el Departamento de la Capital en la siguiente forma:

Inciso 5.° Vehículos de un eje, con elásticos y con capacidad para 1.800 kilógramos, $ 15.00.

Inciso 5.° *A)* Vehículos de dos ejes, con elásticos y con capacidad para 3.000 kilógramos, $ 15.00.

En los vehículos á que se refieren los incisos anteriores, se podrán cargar hasta 1.800 y 3.000 kilogramos respectivamente, siempre que estén construídos de acuerdo con lo que determinan las ordenanzas municipales.

Art. 2.° Comuníquese, etc.

Sala de Sesiones de la Honorable Cámara de Senadores, en Montevideo, á 16 de Diciembre de 1908.

Emilio Avegno,
Primer Vicepresidente.

M. Magariños Solsona,
Primer Secretario.

Ministerio de Obras Públicas.

Montevideo, Diciembre 17 de 1908.

Cúmplase, acúsese recibo, comuníquese, insértese en el R. N. y con la copia respectiva remítase al Ministerio del Interior.

WILLIMAN.
JUAN P. LAMOLLE.

ANEXO G

ASTILLEROS

ASTILLEROS

Decreto modificando el inciso 2.° del artículo 7.° de la ley de astilleros

Ministerio de Obras Públicas.

DECRETO

Montevideo, Octubre 22 de 1908.

Vistos y Considerando: Que la rotación de los sobrestantes de los astilleros establecidos en el Salto, Carmelo y Montevideo, dispuesta por el inciso 2.° del artículo 7.° del decreto reglamentario de la ley de astilleros de 23 de Mayo de 1905, á más de no dar resultado en la práctica, es onerosa para el Estado y para los mismos sobrestantes, por las fuertes erogaciones á que obliga el traslado frecuente de dichos empleados de un astillero á otro, y en mérito de lo que resulta de los informes precedentes y dictamen del señor Fiscal de Gobierno de segundo turno, el Presidente de la República,

DECRETA:

Artículo 1.° El artículo 7.° del citado decreto de fecha 12 de Mayo de 1906, reglamentario de la Ley de Astilleros de 23 de Mayo de 1905, queda modificado en los siguientes términos:

Artículo 7.° Para la inspección de los establecimientos que se acojan á los beneficios de esta ley, el Ministerio de Hacienda, á propuesta del Departamento Nacional de Ingenieros, nombrará dos ó más sobrestantes de servicio, los cuales podrán ser suspendidos, trasladados ó exonerados de sus funciones al arbitrio de la Administración.

Art. 2.° Comuníquese, insértese en el L. C. y publíquese

WILLIMAN.
JUAN P. LAMOLLE.

Mensaje y proyecto de ley modificando la ley vigente sobre franquicias á la industria naval

Poder Ejecutivo.

Montevideo, Diciembre 17 de 1908.

Honorable Asamblea General:

La Empresa de Navegación á vapor, Nicolás Mihanovich, se ha presentado al Poder Ejecutivo haciendo presente la crítica situación en que se encuentran los astilleros del Salto y Carmelo, á causa de no haber obtenido de la ley de fecha 23 de Mayo de 1905 todos los beneficios que de ella esperaba y que lo decidieron á ampliar sus establecimientos industriales en el país, con la instalación del último de los astilleros nombrados.

Fuera de toda duda, el espíritu que presidió la sanción de la ley citada fué el de acordar á la industria naval, mayores franquicias que las que tenía por la ley de 4 de Enero de 1888, pero en la práctica no ha sucedido así, resultando en gran parte ilusorias aquellas ventajas y el propósito de liberalidad que se tuvo en vista al dictarla.

Un ejemplo práctico demostrará á V. H. la exactitud de esa afirmación.

El Poder Ejecutivo no ha podido acceder al despacho libre de derechos de Aduana de algunos artículos solicitados por las empresas navieras y entre otros, los lavatorios para camarotes, vidrios grabados con el nombre de las empresas, visagras, etc., á pesar de que con toda seguridad se destinaban exclusivamente á la construcción de buques, por no hallarse dichos artículos comprendidos en ninguno de los renglones de la ley ya citada de 23 de Mayo de 1905 y sin embargo, esos mismos artículos gozan de exoneración si vienen formando parte integrante de los buques que se construyen en el extranjero y que se introducen al país sin estar obligados al pago de ningún derecho.

Hay en eso una evidente incongruencia, pues si un buque completo y terminado, con todos sus accesorios y detalles, puede introducirse libremente, es lógico y es justo que las franquicias alcancen á las piezas que aisladamente se introduzcan para su complemento, cuando el buque se cons-

truya en el país, dejando la utilidad que se deriva del número de brazos que es necesario utilizar en esa construcción y de otros elementos que concurren á ella.

Esos hechos han decidido al Poder Ejecutivo á acoger con simpatía y benevolencia y á favorecer con un amplio criterio económico, la gestión del señor Mihanovich á que se ha hecho referencia en la que solicita el aumento de las franquicias de que actualmente disfruta la industria naval, convencido por otra parte, el Poder Ejecutivo de que las Empresas de la importancia y naturaleza de las que se trata, no pueden desarrollarse y prosperar, sin una eficaz protección fiscal.

En todas partes del mundo, los astilleros son mirados con todo favor por su carácter de gran industria, por su condición comercial y por la influencia que ejercen, especialmente en la zona en que desarrollan su actividad.

Y entre nosotros no podía suceder de otro modo, desde que todos los esfuerzos tienden al aumento del comercio y á la implantación y desarrollo de las industrias, que son fuentes de prosperidad y de riqueza pública.

Es en consideración á las razones fundamentales expuestas, que el Poder Ejecutivo ha formulado el adjunto proyecto, que somete á la ilustrada consideración de V. H., reformando la ley vigente sobre astilleros á fin de darle el carácter de liberalidad que se tuvo en vista al dictarla.

El alcance de la reforma que patrocina el Poder Ejecutivo consiste en hacer extensivas las exoneraciones que acuerda la ley vigente sobre astilleros, á todos los materiales, artículos y enseres, sin excepción, que sean necesarios para la construcción y reparación de buques, así como los que se destinen á la instalación, funcionamiento y conservación de los astilleros, varaderos y diques secos y á los establecimientos anexos á esa industria.

Juzga el Poder Ejecutivo que la mayor extensión de franquicias tributarias que por el proyecto adjunto se conceden á las empresas navales, lejos de perjudicar la renta pública serán remuneradoras por otro concepto, pues ellas contribuyen y contribuirán á la mayor expansión comercial, á la valorización de la propiedad territorial, al desarrollo del trabajo y al aprovechamiento de brazos que son la consecuencia de una industria vasta y compleja como la naval, que á la vez servirá para preparar un núcleo importante de elemento nacional en una labor técnica de éxito seguro y de porvenir

brillante, teniendo en cuenta, que la posición topográfica de la República, hace que sus puertos sean el punto obligado de recalada para la navegación del Atlántico al Pacífico.

Se ha incluído en el proyecto un artículo estableciendo que la Contaduría de Aduana abrirá á los astilleros que se acojan á la ley, una cuenta corriente especial. Las empresas quedan obligadas por dicho artículo á cancelar aquella cuenta dentro del plazo de doce meses contados desde la fecha de introducción de los referidos materiales, mediante la comprobación de haber empleado todos esos materiales en la forma que indica el artículo 2.°. Esa medida responde al propósito de establecer la contabilidad y control de los materiales que se introduzcan, en forma eficaz y práctica.

Otras de las modificaciones que contiene el proyecto adjunto son de detalle, habiéndose suprimido determinados artículos de la ley vigente por ser hoy innecesarios.

El Poder Ejecutivo al reglamentar la ley, adoptará todas las medidas pertinentes, para que no se desnaturalizen los favores que ella acuerda, de manera que los materiales, artículos y enseres que se introduzcan á su amparo, tengan estricta aplicación al objeto á que se destinan, bajo el control severo y eficaz de los funcionarios públicos encargados directamente de velar por el cumplimiento de la ley.

En el proyecto que se somete á V. H. se mantiene como necesario, para evitar una competencia irregular, la condición impuesta á las empresas por la ley de 23 de Mayo de 1905, de restringir su industria naviera á los buques propios que ellas exploten, debiendo, en el caso de que construyan ó reparen buques que no sean de su pertenencia quedar limitadas las franquicias á las que acuerda el artículo 2.° de la referida ley de Enero de 1888 y obligadas las empresas á abonar todos los demás derechos é impuestos vigentes que correspondan.

Al someter á V. H. el proyecto acompañado, que se declara incluído entre los que motivaron la actual convocatoria á sesiones extraordinarias, espera el Poder Ejecutivo que, penetrada la Honorable Asamblea General de los móviles que han inspirado su pensamiento, se servirá prestarle su sanción.

Saluda á V. H. con su consideración más distinguida.

CLAUDIO WILLIMAN.
JUAN P. LAMOLLE.

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de Representantes, etc., etc.:

DECRETAN:

Artículo 1.° Quedan libres de todo derecho de importación durante el término de 25 años, á contar desde la sanción de la presente ley, los materiales, artículos y enseres necesarios para la construcción, instalación, funcionamiento y conservación de los astilleros, varaderos y diques secos establecidos en la República ó que en lo sucesivo se establezcan.

Gozarán de las mismas franquicias los establecimientos anexos á esa industria, así como los artículos de construcción y enseres destinados á las habitaciones de sus empleados y obreros.

Exonéranse igualmente de todo derecho, los artículos, materiales y enseres que se importen para efectuar construcciones y reparaciones navales.

Art. 2.° Las franquicias autorizadas en el último inciso del artículo anterior se refieren, exclusivamente, á todos aquellos artículos, materiales y enseres que se justifique debidamente haber sido empleados en la construcción y reparaciones de los buques de propiedad de los dueños de astilleros y varaderos radicados en el país, en la forma que reglamentará el Poder Ejecutivo.

Las violaciones de la presente ley y de los reglamentos respectivos serán considerados como delitos de contrabando

Los artículos, materiales y enseres que se empleen en la construcción ó reparación de otros buques que los indicados en el inciso 1.° de este artículo, sólo gozarán de las franquicias aduaneras establecidas por la ley de 5 de Enero de 1888.

Los buques favorecidos por esta ley y que se hayan construído ó sufran reparaciones en los astilleros del país y se vendan ó arrienden por sus dueños, dentro de los cinco años de construídos ó de efectuadas las reparaciones, quedan sujetos al pago de los derechos aduaneros por los materiales empleados en la construcción ó reparaciones y que no estén comprendidos entre los exonerados por la ley de 5 de Enero de 1888.

Art. 3.º La Contaduría de Aduana abrirá á los astilleros que se acojan á esta ley una cuenta corriente especial, en la que anotarán las diversas partidas de materiales, etc., que introduzcan, y cuya cuenta deberá quedar cancelada á los doce meses de la fecha de introducción de los mismos, mediante la justificación documentada de haberse empleado todos los materiales recibidos en la forma que indica el artículo 2.º. Si quedara algún saldo sin justificar á la expiración de dicho plazo, la Empresa abonará los respectivos derechos por el referido saldo.

Art. 4.º Los buques nacionales, así como los útiles flotantes de trabajo pertenecientes á la Administración podrán en todo tiempo usar los diques, varaderos y astilleros de las personas ó sociedades que se acojan á los beneficios de esta ley, sin pago de remuneración por estadía.

Las reparaciones á que se les sujete, lo mismo que los materiales y mano de obra utilizados en ellos, se pagarán tan sólo por su precio de costo.

En caso de que esos diques, varaderos y astilleros estuviesen ocupados por otros buques, los que pertenezcan al Estado quedarán sometidos al correspondiente turno de ingreso.

Art. 5.º Los buques de las personas ó sociedades favorecidas por esta ley que vayan á recibir reparaciones á los respectivos astilleros, no abonarán derecho alguno, ni aún los consulares del puerto de origen, siempre que el viaje fuese exclusivamente destinado á efectuar dichas reparaciones.

Art. 6.º Los establecimientos que opten á los beneficios de esta ley estarán obligados á tomar en sus astilleros ó talleres, cada tres años, con el propósito de instruirlos en alguno de los oficios que en aquellos se practiquen, un número determinado de niños pobres que el Gobierno fijará, en cada caso, en relación con la importancia de los establecimientos respectivos.

Se comprometerán asimismo, á utilizar un cincuenta por ciento de empleados orientales en su personal de trabajo.

Art. 7.º El Poder Ejecutivo reglamentará la presente ley.

Art. 8.º Comuníquese, etc.

JUAN P. LAMOLLE.

ANEXO H

AVENIDA CENTRAL

AVENIDA CENTRAL

Mensaje y proyecto de ley modificando la ubicación del Palacio Legislativo

Poder Ejecutivo.

Montevideo, Noviembre 20 de 1908.

Honorable Asamblea General:

La ubicación que se ha dado al Palacio Legislativo en las inmediaciones de la plaza General Flores y la que se prevé para el Palacio de Gobierno, cuya construcción se proyecta en los terrenos conocidos por Plaza de Armas, han inducido al Poder Ejecutivo á estudiar detenidamente, con toda amplitud y bajo los distintos puntos de vista que el problema ofrece, la posibilidad de establecer entre aquellos dos monumentos arquitectónicos, una comunicación directa, cómoda, amplia y de aspecto grandioso, que guarde relación con el mérito artístico y el destino de los dos grandes edificios citados.

Sería verdaderamente sensible que la comunicación entre esos dos edificios que, además de su magnificencia, deben ser, por múltiples razones, centro de gran actividad y movimiento permanente, tuviera que efectuarse sólo por vías de segundo orden, de aspecto frecuentemente reñido con la estética y de tránsito quebrado y muy incómodo por las exageradas pendientes que predominan en esas vías. Y sería tanto más de lamentar esa circunstancia, si á las razones expuestas se agregan la de que, los palacios de los Poderes Ejecutivo y Legislativo tienen que ser, forzosamente, por su naturaleza y destino, el punto obligado de atracción y de concentración de grandes muchedumbres, provocadas, ya sea por la solemnidad de determinadas fechas del calendario histórico nacio-

nal ó por acontecimientos notables de carácter político, militar y social.

Las razones apuntadas, justifican acabadamente, que el Poder Ejecutivo se preocupe como aspiración de un futuro no lejano, de establecer entre ambos palacios una vía de comunicación en las condiciones que reclaman las exigencias del importante tránsito que necesariamente va á provocar la existencia de esos dos grandes palacios.

La aspiración del Poder Ejecutivo respecto á la apertura de una Avenida no se funda exclusivamente en el mero deseo de que ella sirva de unión entre dos importantes edificios públicos, ni en virtud de razones de estética y embellecimiento muy dignos de tenerse en cuenta, pero que quizás no bastarían por si solas á justificar aquel propósito y en cambio podrían provocar críticas y censuras apoyadas en motivos de carácter económico y de otro orden; se funda también aquella aspiración en las exigencias premiosas de la vialidad y del tráfico público que ya se hace sentir con bastante intensidad.

Dentro de ese alcance y de las vastas proyecciones que se le asignan, la vía que ligue directamente á los dos palacios en cuestión se consideraría como parte integrante de la amplia Avenida, que á juicio del Poder Ejecutivo, necesariamente, más tarde ó más temprano, habrá que establecer en el centro de la Capital, para unir rápida é íntimamente la zona Norte de la ciudad con su zona Sur, en condiciones indiscutiblemente mejores, bajo todo punto de vista, de lo que se efectúa hoy por la calle Sierra y otras adyacentes.

Otras consideraciones militan en favor de la apertura de aquella Avenida, y si bien no es el ánimo del Poder Ejecutivo provocar en este momento esa cuestión, las hará valer sin embargo, porque ellas concurren al propósito que informa el presente Mensaje.

El establecimiento de una amplia arteria de circulación, con todos sus atractivos y comodidades, dotada de arboleda frondosa, profusamente iluminada y con aspecto de sobria grandeza que deje en el espíritu impresión agradable y sea, á la vez, exponente del elevado grado de cultura que hemos alcanzado, contribuyen á afianzar las aspiraciones del Poder Ejecutivo, máxime, si, como es fácil, puede dotarse á la importante vía urbana entrevista, de una nota de originalidad excepcional que dé realce á la lujosa arquitectura de sus edi-

ficios y ofrezca perspectivas y panoramas variados que la constituyan en el centro obligado de todas las atracciones con alicientes poderosos, tanto para los habitantes del país como para los extranjeros.

El pensamiento relativo á la Avenida Central no es, por otra parte, nuevo ni improvisado. Ha surgido antes de ahora como consecuencia de la observación y estudios de determinados hechos del dominio general que tienen como fundamento principal el movimiento activísimo de circulación que se opera en los alrededores de la Plaza de Armas, llamada á ser, en breve, la parte céntrica de la Capital, y que se desenvuelve por la calle Sierra, lo que dió lugar á que ya anteriormente otras administraciones se preocuparan de aproximar más el Norte con el Sur de la ciudad, buscando así solución satisfactoria á un importante problema relacionado con la vialidad y el tráfico público.

Respondiendo á esos fines fué que el distinguido arquitecto señor Maillard, — hoy al servicio de la República Argentina, — preparó y presentó al Gobierno presidido por el Teniente General don Máximo Tajes, el proyecto conocido con el nombre de Boulevard Maillard, destinado á unir la Aguada con la Playa Ramírez, el que por circunstancias especiales que no es del caso referir al presente, no fué llevado á la práctica.

Y si hace próximamente cuatro lustros se acariciaba ya como una solución necesaria el establecimiento de una Avenida, es de evidencia innegable que en breve esa solución revestirá caracteres de urgencia en atención á que el tráfico se ha hecho mucho más intenso por el natural crecimiento que ha adquirido el país y principalmente la Capital, y por los grandes progresos que se ha alcanzado en los años transcurridos.

No es la mente del Poder Ejecutivo entrar á considerar el proyecto del señor Maillard, por más que cree, que debe conservar, para el que tiene en vista, el trazado en planta adoptado por dicho arquitecto, con las modificaciones que le sugiere el estudio detenido y meditado del asunto y que serán justificados á su debido tiempo y en ocasión de someter á la consideración de V. H. el proyecto de Avenida Central, con todos los fundamentos y razones que apoyan y determinan su realización.

Ahora bien; los emplazamientos previstos para dichos edificios públicos, así como las distintas orientaciones dadas á sus ejes, hacen imposible que aquellos puedan quedar unidos por medio de una vía recta, pues sea cual fuere la que se adoptare con ese fin, su trazado, dentro de aquella orientación, sería siempre en posición oblícua á dichos edificios, vale decir, en posición de todo punto defectuosísima é inconveniente, lo que se puede y debe evitar por razones primordiales de orden estético al alcance de todos.

La manera de salvar esa dificultad es sencilla y fácil, y consiste en el cambio de la orientación que se ha dado al Palacio Legislativo, cambio que indudablemente ofrece todas las ventajas, tanto del punto de vista estético como del acceso directo á las vías de comunicación más importantes inmediatas á dicho Palacio.

A la consecución de ese propósito responde el proyecto de Avenida Central, cuyos lineamientos generales se condensan en los nuevos planos adjuntos y que se remiten á V. H., no con el propósito de solicitar su sanción, ni los recursos indispensables para llevarla á cabo, sino como antecedente ilustrativo para justificar el cambio de orientación propuesto.

La ubicación que en consonancia con las ideas del Poder Ejecutivo debe darse al edificio para asiento del Cuerpo Legislativo de manera que facilite y favorezca la apertura de la Gran Avenida proyectada, es la que resulta del plano número 13 que se acompaña.

La modificación propuesta, no ofrece, en la práctica, dificultades de orden legal, desde que si V. H. compartiera la idea del Poder Ejecutivo le prestaría su sanción, ni tampoco dificultades de orden financiero porque, si bien es cierto, que la nueva ubicación exige un complemento de expropiación relativamente limitado, pues sólo asciende á un poco más de ½ hectárea de edificación corriente ó vetusta, es también evidente que hasta la apertura de la Gran Avenida, quedaría sin efecto, por ahora, la expropiación de los terrenos y establecimientos industriales de los señores Giorello hermanos, expropiación, que por otra parte, supera la anterior en 1.420 metros cuadrados. Si á esta ventaja importante se agrega la de poder disponer para la venta, á favor de particulares, de un área valiosísima de 2.800 metros cuadrados, emplazada en la antigua plaza de Flores, es innegable que con la nueva

ubicación el Estado queda muy beneficiado del punto de vista económico.

En cuanto á las dificultades que podrían derivarse del hecho de haberse dado principio á la obra con la ejecución de algunos trabajos preliminares de cercado y excavación, no hay duda de que podrán allanarse sin mayores contratiempos mediante la indemnización insignificante de los pequeños perjuicios sufridos por el contratista en la realización de dichos trabajos, sacrificio que quedaría bien compensado con las ventajas de diversa índole que entraña para un futuro próximo la modificación que se sustenta.

Finalmente y de la simple inspección del plano número 13, se desprende que el constructor puede perfectamente emprender y proseguir su trabajo, mientras se consiga expropiar el resto de la manzana Agraciada, Colombia, Estrecho y Panamá. Aquellos, pues, tampoco se interrumpirán por el hecho de decretarse la nueva ubicación propuesta.

Cree el Poder Ejecutivo que con lo expuesto deja justificada la conveniencia de llevar á cabo la modificación de que se trata y á que se refiere el proyecto de ley adjunto, al que espera se dignará V. H. prestarle preferente atención, declarándolo á tal efecto comprendido entre los asuntos que han motivado la actual convocatoria á sesiones extraordinarias.

CLAUDIO WILLIMAN.
JUAN P. LAMOLLE.

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de Representantes de la República Oriental del Uruguay, reunidos en Asamblea General, etc., etc.

DECRETAN:

Artículo 1.º Modifícase la ubicación prevista para el Palacio Legislativo por la ley de 7 de Mayo de 1906, fijándose la nueva ubicación de acuerdo con el plano número 13 adjunto.

Art 2.º Declárase de utilidad pública y de urgencia, la expropiación de los terrenos necesarios para la modificación á que se refiere el artículo anterior y que comprende:

1.° Todos los terrenos que aún son de dominio privado, dentro de la manzana comprendida entre las calles Agraciada, Estrecho, Panamá y Colombia.
2.° Una faja de terreno de 8 m. 50 de fondo, situada al Oeste de la calle Estrecho y lindando con la misma en todo el frente que le corresponde entre las calles Colombia y Panamá.
3.° Los terrenos limitados por la figura mixtilínea señalada en el plano respectivo y que linda al Norte con la calle Panamá, al Este con la calle Estrecho, y con terrenos particulares por los demás rumbos.

Artículo 3.° Los gastos originados por la modificación dispuesta así como los que resulten de las expropiaciones decretadas, se imputarán á los recursos afectados para la construcción de dicho palacio.

Art. 4.° Comuníquese, etc.

Sala de Sesiones del Honorable Cuerpo Legislativo, etc.

JUAN P. LAMOLLE.

ÍNDICE

ÍNDICE

Página

Nota de presentación de la Memoria V

ANEXO A. — PUERTO DE MONTEVIDEO

Sumario 3

I. Informe anual de la Oficina Técnico-Administrativa del Puerto.

Trabajos de construcción del Puerto de Montevideo efectuados durante el año 1908 por la Empresa General del Puerto 5
Plano demostrativo de las obras del Puerto de Montevideo.. 26

II. Alumbrado y Valizamiento del Puerto.

Adquisición de una lancha para transporte de gas Pintsh.. 27
Montaje de la lancha destinada al transporte de gas Pintsh.. 30
Expropiación del terreno de don Francisco Casullo para la construcción de la Usina de gas Pintsh.................. 32
Adquisición de 3 boyas luminosas y una torre-valiza para el valizamiento del canal de entrada al Puerto............ 34

III. Construcción de galpones y demolición de muelles en la Aduana.

Construcción de habitaciones en el galpón de la Aguada.... 37
Construcción de un galpón provisorio de Aduana en el muelle A.. 38
Autorización para levantar los muelles situados entre las calles Colón y Solís y para su venta en remate público.... 41
Demolición de los muelles situados en la prolongación de las calles Juncal y Ciudadela y autorización para venderlos en remate público.................................. 43
Demolición de muelles de Aduana entre las calles Solís y Zabala y su venta en remate público.................. 45

IV. Recepción de obras.

Recepción provisoria de los dragados de la Dársena número 1 47
Reconsideración pedida por la Empresa de la resolución precedente 51
Recepción provisoria de los dragados del canal de entrada al puerto.. 63
Recepción de obras en el dique de ribera................ 75
Recepción provisoria de una parte del muelle A......... 78

Página

Recepción provisoria de obras del muelle A............ 80
Recepción provisoria de la escollera Oeste, del espigón A, terraplén en la Aguada, etc........................ 87
Recepción provisoria de los dragados de la Dársena II..... 90

V. Asuntos diversos.

Adquisición de una derrocadora Lobnitz.............. 93
Dragado de un canal para el acceso de las embarcaciones del tráfico.................................... 99
Adquisición de un rosario de baldes para la draga........ 102
No se hace lugar á la devolución de garantía pedida por la Empresa General del Puerto...................... 103
Prolongación del muelle de Pescadores.................... 106
Levantamiento de construcciones existentes y expropiación de servidumbres................................ 107
Construcción de vías férreas de acceso á los muelles en Bella Vista... 119
Ramal y desvío propuestos para el Puerto de Montevideo.. 119
Ensanche de la rambla Sud América entre las calles Asunción y Guatemala............................... 122
Adoquinado del ensanche autorizado por la resolución anterior 125

VI. Saneamiento.

Plano de las Obras de Saneamiento del Puerto.......... 128
Convenio con la Constructora Uruguaya para la ejecución de obras complementarias de saneamiento del Puerto.... 129
Construcción del colector en la Avenida de la Paz........ 140
Recepción definitiva de obras de saneamiento........... 141
Devolución de garantía de las obras de saneamiento....... 144

VII. Servicio particular de las obras de saneamiento.

Solicitud del señor Piombo.......................... 153

VIII. Comisión Financiera de las Obras del Puerto de Montevideo.

Memoria correspondiente al año 1908................. 161
Costo de las diversas secciones de obras ejecutadas hasta el 30 de Noviembre de 1908......................... 168
Balance de la Comisión Financiera de las Obras del Puerto de Montevideo en 31 de Diciembre de 1908............ 177

ANEXO B. — DEPARTAMENTO NACIONAL DE INGENIEROS

Sumario 181

I. Departamento Nacional de Ingenieros: Informe anual. — Dirección General. — Asuntos informados por el Consejo..... 183
Sección de Ferrocarriles y Obras Hidráulicas.......... 194
" Industrial y de Minas....................... ... 203

Página

Sección Catastro.. 217
" Técnica de Estudios de Obras de Saneamiento... 224
" de Arquitectura............................... 228

II. Asuntos diversos.

Consulta si los Jefes de las Secciones de Catastro y Saneamiento forman parte del Consejo del Departamento Nacional de Ingenieros................................ 259
Gestión del Departamento Nacional de Ingenieros respecto al pago de haberes á los empleados renunciantes que no concurren al desempeño de sus cargos ínterin no se acepta la renuncia.................................. 261
Decreto de carácter general dictado con motivo de la gestión anterior.. 266
Cliché adoptado para la inutilización de los timbres y patentes de agrimensores............................ 267
Modificación al controlor de los materiales destinados á los astilleros.. 271

III. Catastro.

Decreto estableciendo en el Departamento Nacional de Ingenieros la División de Catastro en sustitución de la Subdivisión de Topografía.............................. 281
Programa de trabajos para las Secciones de la División de Catastro 287
Decreto fijando el presupuesto de la Sección Geodesia de la División de Catastro.............................. 295
Resultado de las inspecciones practicadas por el Director de la División de Catastro á los trabajos de la Sección Geodesia en el Durazno.............................. 296
Adquisición de aparatos para la determinación de coordenadas geográficas.................................. 301
Mensaje y proyecto de ley estableciendo la servidumbre para las operaciones técnicas del Catastro de la República 302
Cambio del sistema para el relevamiento de caminos.......306
Preparación del programa para la cooperación militar á la obra del Catastro................................... 310
Nuevo informe del director de la División de Catastro sobre los trabajos de la Sección Geodesia............. 312
Decreto estableciendo las Comisiones de trazado de caminos y parcelación catastral........................... 316
Informe del Director de la División de Catastro sobre los trabajos de las Comisiones de su dependencia........... 319

IV. Saneamiento de los pueblos del interior.

Decreto 324

Página

ANEXO C. — INSPECCIÓN GENERAL DE VIALIDAD

Sumario 325

I. Inspección General de Vialidad. — Informe anual............ 327
Plano A. — De los caminos construídos, en construcción y en estudio.. 333
Puentes y obras de arte más importantes construídos, en construcción y en estudio........................... 334
Resumen general de las obras proyectadas, en estudio y terminadas, hasta el 31 de Diciembre de 1908 inclusive, con determinación de lo invertido en las mismas, así como de lo invertido en los presupuestos y diversos gastos de la Inspección autorizados por resolución del Superior Gobierno 336
Plano B de los puentes construídos, en construcción y en estudio 344A

II. Asuntos diversos.

Vialidad Nacional.—Reglamento para la organización y servicio del personal destinado á la conservación de las carreteras del Estado................................ 345

III. Carretera Piedras-Guadalupe.

Compromiso arbitral para la fijación de precios de diversos trabajos y fallo de los árbitros....................... 355
Compromiso arbitral sobre pago de trabajos y fallo de los árbitros 360
Recepción definitiva de trozos de carreteras del kilómetro 0,96 al kilómetro 1.700.............................. 368
Del kilómetro 1.700 al 3.000.............................. 371
" " 3 al 4.............................. 373
Exoneración de multas.............................. 375
Cancelación del anticipo de fondos á la Empresa Scala y C.ª 378
Autorización para mover trenes especiales entre Las Piedras y Canelones al servicio de la Empresa V. Scala y C.ª 383

IV. Carretera Toledo-Pando.

Se obliga á la Empresa Scala y C.ª al pago de determinada suma por diferencia en la clase de material empleado en la construcción de la carretera............ 385
Recepción definitiva de la carretera.................... 394

V. Carreteras de Canelones á San Juan Bautista y Pache y de Toledo á San Jacinto y Sauce.

Rescisión del contrato celebrado con el señor José A. Martinelli para la construcción de carreteras............ 399

Página

Nombramiento de perito oficial para decidir respecto del precio de las obras efectuadas por la Empresa José A. Martinelli en las carreteras de Canelones y de Toledo... 401
Resultado del peritaje efectuado por los Ingenieros José Serrato y Pedro B. Magnou para el pago de obras y adquisición de materiales, de acuerdo con las bases 2 y 4 del convenio que antecede.......... 402
Fraccionamiento y adjudicación de una zona de terreno del antiguo camino.......... 427
Aceptación de terrenos donados por la Empresa del Ferrocarril Central y supresión de un paso á nivel.......... 434
Donación de terrenos expropiados para la construcción de carreteras 435
Del señor José Fulin.......... 435
De los señores Tomás y José Penino.......... 435
Del doctor don Alfredo J. Pernin.......... 436

VI. Camino de San Juan Bautista á San José.

Obras complementarias en el camino de San Juan Bautista á San José.......... 437

VII. Camino de Pache á Florida.

Proyecto de obras en el camino de Pache á Florida...... 441

VIII. Puente San José.

Fijación de precio para el pago de exceso de obras..... 451
Contrato para la provisión de madera destinada al sobrepiso de los puentes de San José y Porongos.......... 454
Recepción definitiva de las obras de fábrica.......... 456
Montaje de los tramos metálicos del puente.......... 458

IX. Puente Porongos.

Montaje de los tramos metálicos del puente.......... 463
Recepción definitiva de los estribos y pilas.......... 467
Recepción provisoria de obras.......... 471
Contratación de obras suplementarias.......... 471

X. Puente de Bequeló.

Se autoriza el préstamo de tierra para la construcción de un terraplén.......... 473
Montaje de los tramos metálicos del puente.......... 477
Aplicación de multas por falta de cumplimiento al contrato 480

XI. Puente del Paso de Pache.

Contrato aprobado.......... 487
Contratación de la superstructura metálica.......... 490

Página

XII. Puente San Salvador.

Contratación de obras.................................. 497
No se hace lugar al aumento de precio solicitado por el contratista 499

XIII. Puente de Solís Chico.

Contratación de la carretera de acceso al puente..... ... 503

XIV. Puente de Solís Grande y Sauce.

Se adopta el cemento armado sistema Hennebique para la construcción de los puentes Solís Grande y Sauce... ... 509

XV. Puente de Mendoza.

Contratación de las obras.............................. 517
Puente sobre el arroyo Mendoza. — Cuadro comparativo de propuestas... 520
Sustitución del relleno de mampostería en las pilas y estribos del puente.................................. 523

XVI. Puentes de Santa Lucía Chico, Cerro y Juncal.

Contratación de las obras.............................. 527
Contratación de la superstructura metálica............. 532

XVII. Puente del Olimar.

Terminación del puente y ampliación de obras con el sobrante de los recursos afectados á su construcción...... 541

XVIII. Puentes de Zanja Honda, Sauce Chico y Raigón.

Terminación de las obras de diversos puentes que se libran al tránsito público..................................... 545
Sobre el arroyo Las Pajas.............................. 546
" la cañada Hita Pérez.................................. 547
" " " Pérez Sigliutti.................................. 547
" el arroyo Sauce Chico................................. 548
" " " Zanja Honda..................................... 549

XIX. Inspecciones Técnicas Regionales.

Consulta sobre el procedimiento á seguir para el cumplimiento de la ley de Patentes de Giro en la parte que se refiere á los timbres-patente de los agrimensores....... 551
Resolución aclaratoria de la relación de dependencia entre las Juntas Económico - Administrativas y las Inspecciones Técnicas Regionales.................................. 555
Se segrega el Departamento de Minas de la Inspección Técnica Regional número 5 y se establece en él la Inspección Técnica Regional número 10.................................. 563

Página

Resolución de carácter general declarando que la ocupación de terrenos por cuadrillas de trabajadores, comprende el derecho de pastoreo.................................. 567
Se segrega el Departamento de Paysandú de la Inspección Técnica Regional número 2 y se erige en él la Inspección Regional número 11................................. 571
Resolución de carácter general determinando el alcance de los cometidos de las Inspecciones Técnicas Regionales con relación á la contratación de personal y herramientas......... 574
Inspección Técnica Regional número 1. — Departamento Colonia. — Obras en el año 1908........................ 581
Inspección Técnica Regional número 2.—Salto.—Obras en 1908 583
Inspección Técnica Regional número 2. — Artigas. — Obras en el segundo semestre 1908......................... 585
Inspección Técnica Regional número 3.—Tacuarembó.—Obras en 1908.. 587
Inspección Técnica Regional número 3. — Rivera. — Obras en 1908.. 589
Inspección Técnica Regional número 4. — Florida y Flores. — Obras en 1908.. 591
Inspección Técnica Regional número 5. — Canelones. — Designación y avaluación de obras....................... 595
Inspección Técnica Regional número 6. — Rocha. — Obras en 1908.. 605
Inspección Técnica Regional número 7. — Treinta y Tres. — Obras en 1908. 607
Inspección Técnica Regional número 8. — Soriano. — Obras en 1908.. 609
Relación de obras autorizadas, contratadas, proyectadas ó á proyectar á cargo de la Inspección Técnica Regional número 8. — Soriano. — Año 1908..................... 611
Inspección Técnica Regional número 8. — Río Negro.— Obras en 1908.. 613
Relación del las obras autorizadas proyectadas ó á proyectar á cargo de la Ayudantía de la Inspección Técnica Regional número 8. — Río Negro........................... 615
Inspección Técnica Regional número 9. — San José. — Designación de obras.. 617
Inspección Técnica Regional número 10. — Minas. — Obras en 1908.. 631
Inspección Técnica Regional número 11. — Paysandú. — Obras en 1908.. 633

Anexo D. — Oficina Hidrográfica

Sumario 635

I. Oficina Hidrográfica. — Informe anual...................... 637
Comisión Técnica de la Oficina Hidrográfica. — Memoria correspondiente al año 1908. — Trabajos realizados......... 649

Página

Plano indicativo de los estudios, proyectos y obras realizadas por la Oficina Hidrográfica 658

II. Asuntos diversos.

Adquisición de una draga 659
Se nombra Inspectores para la construcción de la draga 667
Aprobación de los planos de la draga 668
Se aprueban las modificaciones propuestas en la construcción de la draga 672
Resolución interpretativa del pliego de condiciones para la construcción de la draga 676
No se hace lugar al aumento de precio á propósito de una modificación á introducirse en la draga en construcción .. 679
Adquisición de un vapor para el servicio del Ministerio y sus dependencias 685
Asignación de nombre al remolcador Lorenzo Quartino 697
Presupuesto del vapor Puerto Paloma 698

III. Canalización del arroyo Las Vacas.

Se autoriza la contratación de un empréstito con el Banco de la República para la continuación de los trabajos 699
Ampliación de los dragados 701

IV. Canalización del arroyo Pantanoso.

Convenio con la Empresa del Puerto de Montevideo para la ejecución de los dragados 703

V. Puerto de Nueva Palmira.

Casilla para el mareógrafo 705

VI. Puerto de Dolores.

Terminación de las obras 711

VII. Faros Nacionales.

Dirección General de Faros — Informe anual 713
Decreto reglamentario de la ley de faros 733
Modificación del decreto anterior 734
Recepción del Faro de José Ignacio 735
Presupuesto del Faro de José Ignacio 739
Presupuesto del Faro de la Isla de Flores 740
Modificación del decreto reglamentario de la ley de faros 741
Forma en que deben depositarse los fondos recaudados por impuesto de faros 744
Decreto determinando la forma de distribución de los fondos asignados por la ley de 21 de Diciembre de 1907 745
Mensaje y proyecto de ley con motivo de la construcción de un faro en el Banco Inglés 746

Página

Ley sobre construcción de un faro en el Banco Inglés y establecimiento de señales sonoras en diversos faros......... 749
Se autoriza la adquisición de boyas........................ 750
Provisión de cuerpos muertos para fondear las boyas....... 752
Reclamo de la Empresa Mihanovich sobre pago del impuesto de faros á los vapores que van directamente del Salto á Buenos Aires.. 754
Reparaciones en el edificio del faro de Santa María........ 758

VIII. Navegación interior.

Diagrama de las alturas registradas en el Río Negro durante el año 1908.. 760
Informe anual sobre la navegación del río Negro........... 761
Se resuelve transformar las embarcaciones destinadas á la navegación del río Negro en vapores mixtos de cargas y pasajeros 780

ANEXO E. — FERROCARRILES

Sumario 787
Mapa de los ferrocarriles de la República................. 788

I. Memoria Estadística de los Ferrocarriles de la República........ 789

II. Ferrocarril Central del Uruguay. — Asuntos diversos.

Dragado alrededor de los muelles de la Empresa del Ferrocarril Central en Bella Vista........................... 833
Autorización para el establecimiento de barreras........... 836
Construcción de casillas y anexos en la Estación Achar...... 837
Construcción de plataforma en la Estación Treinta y Tres.. 838
Se autoriza la aplicación de durmientes de acero......... 839
Desvío en la Estación Durazno.......................... 842
Construcción de dos galpones para depósito en la Estación Central 843
Ampliación del edificio de la Estación Migues............. 845
Construcción de una casilla en la Estación Puntas de Maciel. 846
Expropiación de terrenos en la Estación Peñarol........... 847
Construcción de un desvío para el servicio de la calera de los Treinta y Tres.................................... 850
Reconstrucción de la Estación Juanicó..................... 851
Construcción de barreras................................ 852
Desvío para el servicio del establecimiento "Agua Salus". 852
Colocación de barreras de sistema hidráulico.............. 856
Apertura al servicio públicó de la 1.a sección del ferrocarril de Nico Pérez á Centurión.......................... 857
Apertura al servicio público de la 2.a sección, comprendida entre Cerro Chato y Tupambaé....................... 867
Nueva ubicación de la Estación Melo y construcción de un puente carretero sobre el arroyo Conventos............. 875
Se modifica la ubicación de la Estación Melo............ 884

Página

Se aprueba el tipo de los tramos metálicos á emplearse en la construcción de puentes.......... 886
Aprobación de una variante entre los kilómetros 193 y 194 de la línea á Melo.......... 889
Mensaje sometiendo al Honorable Cuerpo Legislativo el convenio para la construcción del ferrocarril á Treinta y Tres 892
Ley aprobando el convenio precedente.......... 898

III. Ferrocarril Interior del Uruguay de Colonia á San Luis.

Mensaje sometiendo al Cuerpo Legislativo el convenio para la construcción de dicho ferrocarril.......... 901

IV. Ferrocarril de Paysandú á Rivera.

Ampliación del proyecto con la construcción de un puerto auxiliar en Casa Blanca.......... 909

V. Ferrocarril Midland.

Construcción de un desvío en la Estación Paysandú.......... 913
Aprobación del proyecto del ramal entre Algorta y Fray Bentos 914

VI. Ferrocarril Uruguayo del Este.

Mensaje sometiendo al Cuerpo Legislativo el convenio para la prolongación del Ferrocarril Uruguayo del Este.......... 929
Bases de arreglo á que se refiere el mensaje precedente.......... 934
Decreto reglamentario de la ley de prolongación de la línea del Ferrocarril Uruguayo del Este hasta Maldonado.......... 939
Se aprueba el proyecto de vía férrea de La Sierra á Maldonado 942

Anexo F. — Patentes de Rodados

Mensaje sometiendo al Honorable Cuerpo Legislativo la gestión de la Junta Económico Administrativa de Canelones sobre aplicación de una patente uniforme á las carretas de dos ruedas sin elásticos.......... 957
Ampliación de la ley de Patentes de Rodados.......... 958

Anexo G. — Astilleros

Decreto modificando el inciso 2.º del artículo 7.º de la Ley de Astilleros.......... 967
Mensaje y proyecto de ley modificando la ley vigente sobre franquicias á la industria naval.......... 968

Anexo H. — Avenida Central

Mensaje y proyecto de ley modificando la ubicación del Palacio Legislativo.......... 975

